

Memo PORA

Terugkoppeling voorkeursvariant dienstregeling 2022.

Aanleiding:

NS is begin 2019 de voorbereidingen gestart voor de dienstregeling 2022. Hierover zijn afgelopen jaar diverse ambtelijke en bestuurlijke contacten geweest. Vanuit de regio NHN is in beginsel als wens meegegeven aan de NS: snellere verbinding van Amsterdam naar de Kop van NH, betere overstap in Hoorn en meer intercity's tussen Alkmaar – Haarlem. Voor de NS speelt mee dat de kostendekkingsgraad van de treinen in dit gebied onder het gemiddelde liggen. Dit komt met name door de sterke spits richting Amsterdam.

Het eerste voorstel van NS was om tussen Alkmaar en Amsterdam een 3-treinensysteem in te voeren in plaats van het huidige 2-treinen systeem. Het 3-treinensysteem bestaat uit:

1. Een snelle intercity (IC+) van Amsterdam naar Alkmaar, die tussen Sloterdijk en Alkmaar geen stops heeft en daarna verder rijdt naar Den Helder. Tussen Alkmaar en Den Helder wordt overall gestopt. Tussen Alkmaar en Amsterdam is er een tijdswinst van 7 minuten.
2. Een reguliere intercity van Amsterdam naar Alkmaar, die ook stopt in Zaandam, Castricum en Heiloo.
3. Een Sprinter tussen Amsterdam en Uitgeest, aangevuld met een sprinter tussen Amsterdam en Wormerveer op drukke momenten. Ook tussen (Haarlem -) Uitgeest en Hoorn rijdt een sprinter.

In dit voorstel voor een drietreinensysteem komt de IC+ in plaats van een reguliere IC. NS wil de inzet van treincapaciteit beter aansluiten bij de vraag ("minder vervoer van lege stoelen, grote zitplaatskans"). Gevolg hiervan was het voorstel om de treinen die nu in de spits doorrijden boven Alkmaar te schrappen. Ook zouden nog maar 2 van de 4 sprinters uit Amsterdam doorrijden tot Uitgeest.

Belangrijkste pijnpunten voor de regio Alkmaar zijn in een regionale brief aan NS verwoord, namelijk:

- Verschraving van de frequentie gaat in tegen de beleidsvoornemens PHS en OV-toekomstbeeld: minder treinen i.p.v. meer treinen.
- Concreet: de slechtere bediening van Castricum, geen spitstreinen boven Alkmaar en minder sprinters in Uitgeest.

Het afgegeven signaal naar NS was dat verhoging van de snelheid niet opweegt tegen verlaging van de frequentie.

Nieuwe voorkeursvariant.

Aan de hand van de reacties heeft NS een nieuwe opzet gemaakt en voorgelegd aan de Raad van Bestuur. Deze variant is 14 januari vastgesteld en komt in hoofdlijnen overeen met het huidige 2-treinensysteem. Per verbinding is het voorstel als volgt:

Intercity Den Helder – Alkmaar – Amsterdam.

Tussen Alkmaar en Amsterdam verandert er niets. Maar er wordt wel gesnoeid in de IC-frequentie boven Alkmaar. Van de huidige 7 spitsintercity's blijven er zowel in de ochtend- als avondspits maar 4 over. In de ochtendspits vervallen de eerste en twee laatste ritten. In de avondspits vervallen de twee eerste en de laatste rit.

Voor de stations van Alkmaar tot Den Helder is het resultaat dat er geen reistijdverbetering komt, maar wel minder frequentie in de spits. Vanuit Castricum blijven er wel 4 treinen per uur rijden. Kortom: per saldo ten opzichte van de huidige dienstregeling voor Heerhugowaard en Alkmaar-Noord een verslechtering, en voor de stations Castricum, Heiloo en Alkmaar een status-quo.

Sprinter Uitgeest – Amsterdam.

De huidige dienstregeling blijft op werkdagen gelijk met 4 sprinters per uur tot Uitgeest. In het weekend wordt de frequentie verdubbeld en ook een kwartierdienst ingevoerd.

Sprinter Haarlem – Alkmaar – Hoorn.

De tijden van deze sprinter wordt met ongeveer een kwartier verlegd. Hierdoor verbeteren de overstaptijden in Hoorn richting Enkhuizen en in Heerhugowaard richting Den Helder.

Spitsintercity Alkmaar – Haarlem.

Deze intercity rijdt nu alleen in de spitsrichting, waarbij de treinen zonder passagiers terugrijden in de tegenspitsrichting. Deze treinen worden ook in de tegenspitsrichting opengesteld voor passagiers.

Vervolgproces.

Het vervolgproces is als volgt:

- tot 12 maart: mogelijkheid om (bestuurlijk) te reageren op het voorstel
- 12 maart: bestuurlijke bijeenkomst (wordt inmiddels gepland) met bij voorkeur per regio één bestuurlijke vertegenwoordiger, Provincie Noord-Holland en vertegenwoordiger VRA.
- 12 maart: NS ontvangt bestuurlijke reactie op voorkeursbesluit
- Eind april: reactie van NS op bestuurlijke reactie regionale bestuurders

Het embargo om met externe partijen hierover te communiceren vervalt nu de NS een voorkeursvariant hebben gekozen.

Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland Noord 2020 – 2030

Ook stelt de Raad van Bestuur van NS voor om onder leiding van de Provincie Noord-Holland samen met de gemeenten en de VRA een Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland Noord 2020 – 2030 op te gaan stellen. Doel is om de komende 10 tot 20 jaar de ambities uit het OV-toekomstbeeld 2040 te gaan waarmaken. De Regionale Ontwikkelagenda bestaat in de ogen van NS uit een samenhangend pakket van maatregelen op het vlak van ruimtelijke ordening, vervoer (waaronder vergroten van de tegenspits), herontwikkelen stations(omgeving), verbeteren van het deur tot deur vervoer en infrastructuur. Daarnaast willen de NS ook samen met de regio jaarlijks de vervoersvraag gaan monitoren en bezien of en eventueel op welke wijze het treinaanbod aanpassingen behoeft.