



NS

Regiodirectie

Gedeputeerde Staten van de provincie
Zuid-Holland
t.a.v. de heer G. Veldhuijzen
Postbus 90602
2509 LP DEN HAAG

Groothandelsgebouw
Conradstraat 38 D
Postbus 29138
3001 GC Rotterdam

Datum 6 februari 2008
Ons kenmerk NS/HvT/08/03
Onderwerp Samenloop met RGL

Telefoon 010 - 282 48 31
Telefax 010 - 282 48 50
E-mail herman.vantongeren@ns.nl

Geachte heer Veldhuijzen,

In uw brief d.d. 28 augustus 2007 geeft de provincie aan dat de plannen tot samenloop van de RijnGouwelijn (RGL) met de treinen van NS tussen het intakepunt bij station Leiden Lammenschans en station Alphen aan den Rijn een aantal vragen oproepen. U vraagt NS naar een standpunt inzake de volgende punten:

1. Is de dienstregeling van de RGL logistiek inpasbaar met de treindienst Alphen aan den Rijn – Leiden Centraal van NS?
2. Welke financiële consequenties zijn aan de samenloop verbonden?
3. Wil NS de drie nieuw geplande stations Zoeterwoude, Hazerswoude en Alphen aan den Rijn West bedienen?
4. De toekomstplannen voor de treinverbinding Alphen aan den Rijn – Utrecht Centraal - - in het licht van onze brief van 19 juli 2007 – in relatie tot de RGL.

Hieronder ga ik graag in op de door u gestelde vragen.

1. De logistieke inpasbaarheid van RGL met de treindienst Utrecht Centraal - Alphen aan den Rijn – Leiden Centraal

Medio oktober 2007 is een eerste gezamenlijke bijeenkomst belegd met het Projectbureau RGL, ProRail, Arcadis, de provincie Zuid-Holland, Movares en NS Logistiek. Daarbij is door de aanwezigen de wenselijkheid onderkend om de inzichten te delen, vanuit het streven te komen tot een gedeelde conclusie. Er zijn drie simulaties gedaan, door Arcadis en Movares, ieder met hun simulatiemodel, en door NS met het NS-model Simone. Bij de uitgevoerde dienstregelings simulaties is gekeken naar de treindienst Leiden Centraal – Woerden gecombineerd met een lightrailtram vanaf het intakepunt bij Leiden Lammenschans – Gouda. Er is grote mate van consensus over de uitkomsten.



De drie dienstregelings simulaties hebben een aantal inzichten opgeleverd. Het lijkt mogelijk om een stabiele dienstregeling te maken op het traject Leiden Centraal – Alphen aan den Rijn. Stabiel betekent: als er verstoring is opgetreden en de verstoring stopt, is 1,5 tot 2 uur later de dienstregeling van beide systemen weer terug naar normaal. De verstoring blijft dus niet de hele dag voortbestaan, er zit voldoende dempingcapaciteit in de dienstregelingen.

Een tweede bevinding is dat het systeem een aantal minuten vertraging kan opvangen, waarvan het aantal afhangt van de gekozen ligging van trein en tram ten opzichte van elkaar. Is de aankomstvertraging van de tram in Alphen aan den Rijn echter groter dan een bepaald aantal minuten (afhankelijk van de vigerende dienstregeling), dan lijkt het in verband met de beperkingen van de infrastructuur voor de RGL nauwelijks mogelijk de 'slag' van Alphen – Gouda en terug te maken. Ook al zal de NS-trein hier logistiek weinig last van hebben, als de tram bij herhaling uit zou vallen, tast dat de feederwaarde van de lijn Alphen aan den Rijn - Gouda aan.

De uitgevoerde dienstregelings simulaties zijn gebaseerd op een aantal aannames, o.a. ten aanzien van rijkskarakteristiek van het materieel en van de baanvak snelheid. De mogelijkheid voor de NS-trein om met baanvak snelheid langs de lage perrons van de nieuwe haltes te kunnen rijden is zo'n aanname. Dit betekent dat toestemming hiervoor van IVW vereist is alvorens deze haltes aangelegd kunnen worden.

De uitgevoerde dienstregelings simulaties hebben – gezien de opdrachtvraag – geen antwoord gegeven op de vraag: hoe groot is de kans op verstoring? En evenmin op de vraag: hoe gaan we er mee om?

Ten aanzien van de vraag hoe groot de kans op verstoring is van een tram die uit de binnenstad van Leiden komt, kunnen hele verhandelingen opgesteld worden. Echter, de bewijsvoering ligt in de toekomst. Ik acht het dan ook niet opportuun om hierover discussie te voeren.

Het antwoord op de vraag hoe om te gaan met verstoringen, is voor NS van groot belang. De afgelopen maanden zijn op ambtelijk niveau besprekingen gevoerd over de afhandelings scenario's. NS wil de afhandelingstrategie uiteindelijk in een formele samenloopovereenkomst vastleggen. Daarbij kan ook het bovengenoemde punt van de snelheid waarmee een trein een laag perron voorbij kan rijden, meegenomen worden.

Ten aanzien van de logistiek wil ik nog een ander punt onder uw aandacht brengen. De bouwwerkzaamheden aan en rond de infrastructuur kunnen forse hinder voor het treinverkeer met zich meebrengen. Reizigers worden daarbij geconfronteerd met uitval van treinen voor kortere of langere perioden en al dan niet gepland. Ook hierover dienen NS en de provincie Zuid-Holland tijdig onderling afspraken te maken, enerzijds over de logistieke planning, anderzijds over mogelijke derving van reizigersopbrengsten.



2. De financiële consequenties verbonden aan samenloop

De RGL zal naar verwachting een deel van de huidige markt Alphen – Leiden afromen. In welke mate dat zal gebeuren is van meerdere aspecten afhankelijk, niet alleen van de punctualiteit maar bijvoorbeeld ook van de tarieven. Daarover is op dit moment nog geen informatie voorhanden. Volgens onze laatste informatie zal de RGL-tram pas vanaf 2015 op het traject Alphen – Leiden worden ingezet.

Ik zou willen voorstellen in de af te sluiten samenloopovereenkomst een procesafspraken en een aantal uitgangspunten hierover op te nemen.

3. Bediening drie nieuwe haltes

De RGL voorziet in de opening van drie nieuwe haltes tussen Alphen aan den Rijn en Leiden. Vooralsnog heeft NS niet het voornemen om op deze haltes te stoppen; dat zou niet passen in het huidige Intercity-product. Echter, mocht op termijn naast de Intercity ook nog een Sprinter op dit traject worden ingezet, dan is niet uit te sluiten dat de Sprinter op alle haltes zal stoppen, ook op de nog toe te voegen haltes.

4. De toekomstplannen voor de treinverbinding Alphen aan den Rijn – Utrecht Centraal

In mijn brief van 19 juli 2007 heb ik aangegeven, dat de rentabiliteit van een mogelijke frequentieverhoging tussen Leiden Centraal– Alphen aan den Rijn – Utrecht Centraal door de toevoeging van een Sprinterverbinding, naar verwachting significant afneemt door het afroomeffect van de RGL. Ik vrees dat een frequentieverhoging daarmee verder naar de toekomst verschuift.

Ik hoop met bovenstaande informatie meer duidelijkheid te hebben verschaft ten aanzien van uw vragen. De volgende stappen die wij gezamenlijk moeten zetten is het afsluiten van een samenloopovereenkomst voor het traject Leiden Lammenschans – Alphen aan den Rijn en het maken van afspraken ten aanzien van de gevolgen van de te verwachten bouw hinder.

Met vriendelijke groet,

Herman I. van Tongeren
Regiodirecteur