

**Onderwerp**

Adviesaanvraag Dienstregeling NS 2025

Registratienummer

3221312

Datum

14 maart 2024

Expertiseteam

ETMOB

Openbaarheid**Openbaar****Portefeuillehouder****Reus, J. de**Ter kennisname aan PS en
burgerleden**Kern mededeling:**

De Nederlandse Spoorwegen (NS) heeft voor de dienstregeling 2025 een adviesaanvraag aan reizigersorganisaties en decentrale overheden verzonden (bijlage 1). Zij zijn van plan om de dienstregeling in Flevoland weer op een passend niveau te brengen. Ons college bereidt een advies voor.

Mededeling:

Provincie Flevoland heeft samen met de Flevolandse gemeenten bezwaar gemaakt tegen de dienstregelingswijzigingen voor 2024. In het Flevolandse Vervoerberaad gaf de president-directeur van NS aan dat rekening houdende met de reizigersvraag en beschikbare middelen vanaf 2025 de dienstregeling stapsgewijs kan worden hersteld en dat 'alles op alles' gezet wordt om de nodige kwaliteitsstappen te zetten (bijlage 2).

De belangrijkste (frequentie)wijzigingen die NS voor 2025 voorstelt zijn:

- Lelystad – Rotterdam/Brussel (serie 2400/2500)
In 2024 werd deze trein afgeschaald tot de spitsuren van maandag tot en met donderdag. Vanaf 2025 is NS voornemens deze trein weer twee keer per uur te rijden van maandag tot en met zaterdag tot 20:00 's avonds. Op zondagen en in de avonden na 20:00 rijdt deze treinserie niet.
- Almere Oostvaarders – Amsterdam Centraal (serie 4600)
In 2024 rijdt deze treinserie drie keer in de ochtend en de middag in de spitsrichting, maar in 2025 wil NS deze serie twee keer per uur overdag tot 20:00 gedurende de hele week te rijden.
- Tijdelijke structuurwijziging Intercitytreinen en impact Flevoland
NS is in 2025 van plan om de nieuwe Intercity Nieuwe Generatie (ICNG) verder in Nederland te introduceren. Op dit moment rijdt dit materieel alleen op de Hogesnelheidslijn (HSL). Vanwege leveringsproblemen duurt de instroom langer dan gewenst, waardoor er in 2025 sprake is van een overgangssituatie. De uiteindelijk gewenste doorkoppeling van deze treinen van de HSL naar Noord-Nederland kan door het beperkte aantal nieuwe treinen slechts tot Almere Centrum en Lelystad Centrum plaatsvinden. Dit heeft een aantal gevolgen:
 - o De Intercity's van/naar Amsterdam Zuid, Schiphol en Rotterdam rijden vanaf de HSL door naar Almere Centrum en Lelystad Centrum (serie 2400/2500). Hiermee krijgen Lelystad Centrum en Almere Centrum één keer per uur (tot 20:00 en niet op zondag) een directe verbinding met Brussel. De reistijd met Rotterdam verbetert met 13 minuten.
 - o De Intercity's uit Groningen/Leeuwarden die in het verleden via Amsterdam Zuid naar Leiden en Den Haag reden, eindigen komend jaar op Schiphol (serie 700/800). Reizigers richting Leiden en Den Haag zullen daar moeten overstappen en krijgen te maken met tien minuten extra reistijd: dit betreft circa 2.400 reizen per dag. In de toekomst zal deze treinserie gereden worden met ICNG materiaal en dan ook via de HSL eindigen op Rotterdam.
 - o De versnelling op de Hanzelijn van 140 km/u naar 180 km/u is, doordat ICNG niet voorbij Lelystad rijdt, uitgesteld. Dit geldt daarmee ook voor de reistijdversnelling van de Sprinter Almere –

Utrecht van 42 minuten naar 36 minuten, omdat de versnelling op de Hanzelijn randvoorwaardelijk is om deze versnelling in te passen.

- Nachttreinen Amsterdam Centraal – Flevoland
Gemeente Almere is samen met Gemeente Lelystad aan het verkennen of er in het weekend extra nachttreinen tussen Amsterdam Centraal en Flevoland kunnen rijden. Wij volgen de uitkomsten met veel interesse; zoals in het Programma Mobiliteit en Ruimte staat zal bij de openstelling van Lelystad Airport verkend worden of nachttreinen meerwaarde hebben bij het verbeteren van de nachtelijke bereikbaarheid van het vliegveld.
- Verbeteringen aan de dagranden in Flevoland
NS is voornemens om op diverse trajecten aanpassingen voor de bediening aan de dagranden door te voeren. Dit geldt voor vroege/late treinen, doordeweeks en/of in het weekend. In Flevoland heeft dit betrekking op:
 - o Sprinter Lelystad – Zwolle – Leeuwarden (serie 9000)
 - o Sprinter Utrecht – Almere (serie 4900)
 - o Intercity Amsterdam CS – Almere (serie 2600)

Op het eerste gezicht is het college tevreden met deze voorstellen. De frequentieverhogingen in de daluren juichen wij uiteraard toe. Het voordeel van directe verbindingen vanuit Almere en Lelystad met Brussel heeft voor onze inwoners (en die van Brussel) toegevoegde waarde. De nieuwe landelijke structuur zorgt ervoor dat reizigers richting Leiden en Den Haag voortaan moeten overstappen, maar reizigers richting Rotterdam hebben hier weer baat van.

Het vervoeraanbod in de avonduren staat nog onder druk. Het aantal reizigers bij NS is nog steeds lager dan voor de coronapandemie waardoor de opbrengsten achter blijven. NS geeft daarom aan nog niet de middelen te hebben om ook de randen van de dag te bedienen, op de manier zoals wij eerder gewend waren. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat biedt met de nieuwe Hoofdrailnetconcessie NS de ruimte om deze afwegingen te maken. Hoewel het college zich zal blijven inzetten voor meer treinaanbod, is het niet onlogisch dat NS ervoor kiest om de Intercity Lelystad – Rotterdam (2400) en Sprinter Almere Oostvaarders – Amsterdam Centraal (serie 4600) na 20:00 niet te rijden zolang de reizigersaantallen nog niet op het gewenste niveau zijn. De wijzigingen die voor een ruimere bediening van Dronten en Kampen Zuid over de gehele dag zorgen zijn slim en moedigen wij aan, echter blijven wij ageren tegen een uursbediening ook al is dit na 22:00 's avonds.

Het college blijft zich daarnaast samen met de Flevolandse gemeenten en de spoorsector inzetten om reizigers te verleiden van de trein gebruik te maken. Stations en de -omgevingen moeten verbeteren zodat de deur-tot-deurreis zo aantrekkelijk mogelijk is. Daarmee zorgen we voor de ruimtelijke randvoorwaarden voor een optimale en betaalbare dienstregeling met als perspectief de introductie van de dienstregeling PHS-SAAL (Programma Hoogfrequent Spoor - Schiphol, Amsterdam, Almere, Lelystad).

Tot slot wil het college wel wijzen op de kwetsbaarheden van deze adviesaanvraag. NS benoemt zelf diverse risico's waaronder conflicterende capaciteitsaanvragen van andere vervoerders, maar daarnaast maakt het college zich ook zorgen over de instroom van nieuw treinmaterieel (ICNG) en de problematiek op de HSL die leidt tot snelheidsbeperkingen. Bovendien kunnen consumentenorganisaties en overheden advies uitbrengen met eventueel een andere definitieve dienstregeling als gevolg.

Bijlagen

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de Woo (ja/nee aangeven)
1. Adviesaanvraag Dienstregeling 2025	3227628	Ja
2. Statenmededeling Uitkomsten vervolgesprek NS	3189822	Ja
3. NS Factsheet	3227510	Ja

Adviesaanvraag Dienstregeling 2025

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2	Nieuwe structuur in twee stappen	7
3	Noord-Nederland: tijdelijke lijnvoering, versnellen en frequentieverhogingen	10
4	Oost-Nederland: frequentieverhogingen en betere bereikbaarheid in de avond	16
5	Tienminutentreinen Arnhem/Eindhoven – Utrecht – Schiphol – Den Haag – Rotterdam	23
6	Utrecht: frequentieverhogingen en betere bereikbaarheid in de vroege ochtend en late avond	30
7	Noord-Holland: introductie Airport Sprinter en frequentieverhogingen in de spits en late avond	33
8	Vrijdag en zaterdagavond: Amsterdam – Haarlem - Leiden	38
9	Flevoland: verbonden met de hogesnelheidslijn en frequentieverhogingen Sprinters en Intercity's	39
10	Zuid-Holland: nieuwe tienminutenSprinter, frequentieverhogingen, avondtreinen in het weekend	42
11	Utrecht – Woerden – Leiden: extra Sprinters	48
12	Zuid-Nederland: meer Sprinters, in de avonduren meer Intercity's	49
13	Internationaal (binnen HRN-concessie)	51
14	Van capaciteitsaanvraag naar Dienstregeling	52
	Bijlage 1. Gewijzigde serienummers/trajecten in Dienstregeling 2025	54

1. Inleiding

Meer en snellere verbindingen en later in de avond doorrijden: de dienstregeling van 2025 is de grootste verandering sinds jaren. Voor veel reizigers verandert er wel iets. De nieuwe dienstregeling is de eerste van twee stappen van een grote structuurwijziging die NS wil doorvoeren om op de toekomst voorbereid te zijn. Stap twee volgt in de toekomst, als de hogesnelheidslijn (HSL) verder ingebed wordt in het nationale spoornetwerk en de nieuwe, snelle ICNG naar meer delen van het land gaat rijden.

Met stap één, de dienstregeling van 2025, maakt NS het reizen voor veel treinreizigers aantrekkelijker. We gaan diverse regio's van Nederland beter en vaker met elkaar verbinden, zowel overdag als op vroegere en latere tijdstippen. Tegelijkertijd voeren we veranderingen door om Amsterdam en Schiphol ondanks jarenlange werkzaamheden op Amsterdam Centraal goed bereikbaar te houden.

Met de toekomstige stap twee wil NS de Intercity's via de HSL door laten rijden tot Groningen en Leeuwarden. Daarmee verbinden we de hogesnelheidslijn beter met de rest van Nederland en verbeteren we de bereikbaarheid van Noord-Oost-Nederland. In Dienstregeling 2025 kan dat echter nog niet: er zijn tal van snelheidsbeperkingen op de hogesnelheidslijn opgelegd die zoals het nu naar uitziet ook in 2025 nog gelden. Daarnaast heeft leverancier Alstom meer tijd nodig om de nieuwe ICNG-treinen te leveren. NS rijdt de Intercity's over de HSL daarom in 2025 nog via Amsterdam Zuid door naar Almere of naar Amersfoort.

NS en de Belgische vervoerder NMBS verdubbelen het aantal treinen tussen Nederland en Brussel van 16 naar 32 per dag. In Dienstregeling 2025 komt er een nieuwe, snelle verbinding bij. Met die verbinding zijn reizigers zo'n 45 minuten korter onderweg dan nu.

1.1 Leeswijzer

In deze adviesaanvraag is de ter advies voorgelegde Dienstregeling 2025 beschreven, met de feitelijke voorgenomen situatie en voorgenomen verschillen ten opzichte van Dienstregeling 2024. Vanwege de leesbaarheid van het document is niet telkens vermeld dat dit voornemens zijn.

In het vervolg van deze inleiding zijn de voorgenomen wijzigingen op hoofdlijnen beschreven. In hoofdstuk 2 gaat NS nader in op de voorgenomen structuur. In de hoofdstukken daarna volgt de uitwerking per landsdeel en/of corridor. Ten slotte beschrijft NS in hoofdstuk 14 de stappen tot de daadwerkelijke dienstregeling. In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de voorgenomen gewijzigde serienummers en trajecten.

NS heeft geprobeerd zoveel mogelijk herhalingen te voorkomen, maar gezien de regio-indeling is er voor gekozen sommige wijzigingen dubbel te benoemen.

Deze voorliggende adviesaanvraag over Dienstregeling 2025 sluit aan op de rechten en plichten zoals opgenomen in de HRN-concessie 2025-2033.

1.2 Nieuwe structuur

- In de nieuwe dienstregelingsstructuur worden steden en regio's snel met elkaar verbonden. In de uiteindelijke structuur zullen de Intercity's over de Hogesnelheidslijn (HSL) verder rijden richting Almere, Lelystad, Zwolle, Groningen en Leeuwarden en richting Enschede inclusief een reistijdverbetering. De HSL wordt hiermee nog verder geïntegreerd in het nationale spoorwettwerk en dit zorgt voor een sneller netwerk. NS voert de nieuwe structuur in twee stappen in.
- In Dienstregeling 2025 zullen de Intercity's over de HSL naar Almere Centrum en Lelystad Centrum en naar Amersfoort Schothorst rijden om de nieuwe structuur betrouwbaar te kunnen rijden. De Intercity's van en naar Groningen/Leeuwarden via de Hanzelijn rijden van en naar Schiphol Airport.
- Deze aanpassing heeft als gevolg dat alle intercity's uit Enschede doorrijden naar Den Haag Centraal. Dit betekent dat reizigers tussen Oost-Nederland en Amsterdam Zuid/Schiphol voortaan overstappen op station Amersfoort Centraal.
- Tussen Hoofddorp, Schiphol Airport en Amsterdam Centraal introduceert NS een Airport Sprinter die acht keer per uur rijdt. Hiermee houdt NS de bereikbaarheid op peil tijdens de grote verbouwing van Amsterdam Centraal en ontstaat een herkenbare verbinding tussen de luchthaven en de hoofdstad.
- De tienminutentreinen tussen Utrecht Centraal, Amsterdam Bijlmer ArenA en Schiphol Airport gaan allemaal doorrijden naar Leiden Centraal en verder richting Den Haag en/of Rotterdam Centraal. Hiermee wordt met name Amsterdam Bijlmer ArenA (een gebied met veel werkgelegenheid en evenementen) veel beter verbonden met de Westelijke Randstad. Daarnaast gaat er dus elke tien minuten een Intercity rijden tussen Leiden Centraal, Schiphol Airport, Amsterdam Bijlmer ArenA en Utrecht Centraal.

1.3 Meer treinen in de spits op maandag tot en met donderdag

- NS wil maandag tot en met donderdag in de spitsrichting drie snelle treinen rijden tussen Harderwijk, Nijkerk en Amersfoort. De herintroductie van deze snelle treinen is nog wel onder voorbehoud van (zicht op) financiering van overwegmaatregelen.
- De Intercity tussen Haarlem en Alkmaar keert terug. NS wil in de spits op maandag tot en met donderdag twee ritten per spitsrichting rijden.

1.4 Meer treinen overdag

- NS introduceert van maandag tot en met donderdag een nieuwe tienminutentrein met Sprinters tussen Den Haag Centraal, Rotterdam Centraal en Dordrecht. Dit is een uitbreiding van de huidige vier Sprinters per uur naar zes Sprinters per uur tussen Rotterdam en Den Haag overdag, en een uitbreiding van vier naar zes Sprinters per uur tussen Dordrecht en Rotterdam in het dal overdag tussen de spitsen.
- De kwartierdiensten met Sprinters tussen Amsterdam Centraal, Weesp en Almere keren overdag weer terug, dit was in Dienstregeling 2024 alleen in de spits op werkdagen.
- De kwartierdiensten met Intercity's tussen Schiphol Airport, Almere en Lelystad keren op maandag tot en met zaterdag overdag weer terug, dit was in Dienstregeling 2024 alleen in de spits op werkdagen.

- Tussen Utrecht en Woerden rijdt NS overdag weer vier Sprinters per uur op maandag tot en met vrijdag, dit was in Dienstregeling 2024 alleen in de spits op maandag tot en met donderdag.
- De tienminutentrein tussen Arnhem, Utrecht, Schiphol, Leiden, Den Haag en Rotterdam zal op maandag tot en met donderdag de hele dag gaan rijden in plaats van alleen in de spits.
- Op vrijdag rijden de Intercity's tussen Utrecht en Den Haag en tussen Utrecht en Rotterdam vanaf de ochtendspits weer elk kwartier in plaats van vanaf het middaguur.
- Ook tussen Alkmaar en Amsterdam Centraal rijdt NS op vrijdag weer vanaf de ochtendspits een kwartierdienst met Intercity's in plaats van vanaf het middaguur.
- Tussen Utrecht Centraal en Leiden Centraal gaan meer treinen rijden in de brede spits.
- NS rijdt de Sprinter Utrecht – Hilversum – Hoofddorp weer op vrijdag, zaterdag en zondag. Hiermee brengt NS op die dagen de kwartierdienst terug in Het Gooi.
- NS herstelt op vrijdag de kwartierdienst met Sprinters tussen Leiden Centraal en Schiphol Airport.

1.5 Meer treinen in de avonduren

Reizigers in de avonduren of in de vroege nacht krijgen meer en latere reismogelijkheden. Enkele voorbeelden uitgelicht:

- NS rijdt de kwartierdienst tussen Eindhoven en Utrecht langer door, namelijk tot 23:00 uur in plaats van 21:00 uur. Hierdoor is ook Venlo in de avonduren beter verbonden met de Randstad.
- NS introduceert op vrijdag- en zaterdagavond een kwartierdienst met Intercity's tussen Amsterdam, Haarlem, Leiden en Den Haag tot half 1 's nachts.
- Vanuit Enschede vertrekt de laatste trein op vrijdag- en zaterdagavond een half uur later richting de Randstad (23:16 uur in plaats van 22:46 uur). Deze trein rijdt tot Amersfoort.
- Tussen Apeldoorn en Deventer rijden de Sprinters in de avonduren elk half uur op maandag tot en met vrijdag tot circa 22.00 uur. In het weekend rijdt er een late trein om 00:57 uur van Apeldoorn richting Deventer en waar mogelijk (i.v.m. onderhoudsrooster) Almelo, Hengelo en Enschede. Nu is de laatste trein nog om 00:20 uur.
- Tussen Zwolle en Groningen en tussen Zwolle en Leeuwarden voegt NS extra ritten toe.
- NS rijdt de kwartierdienst met Intercity's tussen Dordrecht, Rotterdam, Leiden en Schiphol Airport in de avonduren langer door.
- NS rijdt de laatste Intercity van Amsterdam Centraal naar Almere een half uur later op vrijdag en zaterdag, de laatste Intercity vertrekt op die dagen om 00:38 uur in plaats van 00:08 uur.
- NS rijdt op vrijdag- en zaterdagavond de laatste Sprinter van Almere Centrum naar Utrecht Centraal een uur later, namelijk om 00:51 uur uit Almere.
- Vanuit Schiphol Airport naar Amersfoort Centraal rijdt de laatste Intercity op vrijdag en zaterdag een half uur later, namelijk om 00:08 in plaats van 23:38 uur.
- De laatste Intercity van de dag van Nijmegen (vertrek 23:43 uur) naar Utrecht Centraal zal doorrijden naar Amsterdam Centraal.

- NS verhoogt de frequentie tussen Amersfoort Centraal en Amersfoort Vathorst in de avonden.
- NS voegt ongeveer drie tot zes ritten per dag toe in de Sprinter Nijmegen – Zutphen.

1.6 Meer en snellere treinen aan de randen van de dag

- Tussen Groningen en Zwolle en tussen Leeuwarden en Zwolle rijdt NS in totaal per dag ongeveer zes tot zeven extra treinen. Voor een betere bereikbaarheid van en naar Noord-Nederland en zodat beter wordt aangesloten op de reizigersvraag wil NS aan de randen van de dag diverse Intercity's - die nu nog op elk tussengelegen station stoppen - tussen Zwolle en Groningen/Leeuwarden als Intercity laten rijden. Waar nodig én mogelijk zijn op die momenten extra losse Sprinters toegevoegd.
- Ook versnelt NS de Intercity Zwolle – Roosendaal die nu nog op sommige momenten als Sprinter rijdt. Waar nodig en mogelijk rijdt NS op die momenten extra Sprinters.

1.7 Internationaal

- NS en de Belgische vervoerder NMBS verdubbelen het aantal treinen tussen Nederland en Brussel van 16 naar 32 per dag. In Dienstregeling 2025 komt er een nieuwe, snelle verbinding bij. Met die verbinding zijn reizigers zo'n 45 minuten korter onderweg dan nu.

2 Nieuwe structuur in twee stappen

Vanaf Dienstregeling 2025 rijdt NS een nieuwe dienstregeling met veel veranderingen. Een verschil met voorgaande dienstregelingsjaren is dat de dienstregeling in een deel van het land opnieuw is ontworpen. NS voert de nieuwe structuur in twee stappen in, waarbij Dienstregeling 2025 de eerste stap is.

2.1 Intercity's HSL rijden voortaan naar Amsterdam Zuid en verder

In de nieuwe dienstregelingsstructuur worden steden en regio's snel met elkaar verbonden. In de uiteindelijke structuur zullen de Intercity's over de Hogesnelheidslijn (HSL) verder rijden richting Almere, Lelystad, Zwolle, Groningen en Leeuwarden inclusief een reistijdverbetering en naar Enschede. De HSL wordt hiermee nog verder geïntegreerd in het nationale spoorwetwerk, dit zorgt voor een sneller netwerk.

In Dienstregeling 2025 zullen de Intercity's over de HSL naar Amsterdam Zuid rijden en vandaar twee keer per uur naar Almere Centrum en Lelystad Centrum en twee keer per uur naar Hilversum en Amersfoort Schothorst om de nieuwe structuur betrouwbaar te kunnen rijden. De oorzaak dat NS de nieuwe structuur nog niet volledig doorvoert in 2025 is de beschikbaarheid van voldoende ICNG en de snelheidsbeperkingen op de HSL. De Intercity's van en naar Groningen en Leeuwarden via de Hanzelijn rijden tot Schiphol Airport. De ambitie blijft om de Intercity's over de HSL tot Groningen en Leeuwarden te rijden met reistijdverbetering en naar Enschede, al had NS dit graag al in Dienstregeling 2025 gerealiseerd. Als gevolg van de werkzaamheden op Amsterdam Centraal is het wel noodzakelijk om in Dienstregeling 2025 al de nieuwe structuur te rijden.

Den Haag Centraal blijft rechtstreeks met Groningen en Leeuwarden verbonden, maar dan via Gouda, Utrecht Centraal en Amersfoort Centraal. De reistijd tussen Noord-Nederland en Utrecht Centraal wordt door de nieuwe structuur één tot twee minuten korter, de reistijd tussen Noord-Nederland en Den Haag Centraal wordt vijf tot zes minuten korter en de reistijd tussen Noord-Nederland en Schiphol wordt tijdelijk twee tot vijf minuten langer.

2.2 Werkzaamheden op Amsterdam Centraal en introductie Airport Sprinter

In Dienstregeling 2025 en de jaren erna worden grote werkzaamheden uitgevoerd aan de sporen en perrons op Amsterdam Centraal. In deze lange periode zijn er continu minder perronsporen beschikbaar dan nodig zou zijn om de dienstregelingsstructuur van 2024 te continueren. De nieuwe dienstregelingsstructuur vereist minder perronsporen op station Amsterdam Centraal.

NS introduceert daarom de Airport Sprinter tussen Hoofddorp, Schiphol Airport en Amsterdam Centraal. Deze treindienst rijdt zeven dagen per week op hoge frequentie, namelijk acht keer per uur op het grootste deel op de dag. Hiermee blijft de bereikbaarheid tussen Amsterdam Centraal en Schiphol Airport op peil.

2.3 Doorgaande Intercity's Utrecht – Schiphol – Leiden, verbetering bereikbaarheid Amsterdam Bijlmer ArenA

Alle Intercity's tussen Utrecht Centraal, Amsterdam Bijlmer ArenA, Amsterdam Zuid en Schiphol Airport rijden verder naar Leiden Centraal en daarna verder richting Den Haag en/of Rotterdam. Hiermee rijden er in de nieuwe structuur zes doorgaande Intercity's op deze corridor. De bereikbaarheid van station Amsterdam Bijlmer ArenA – een gebied met veel werkgelegenheid en evenementen – met de westelijke Randstad verbetert sterk omdat reizigers doorgaande Intercity's krijgen en voor veel bestemmingen niet meer hoeven over te stappen.

2.4 Overige Sprinters rond Amsterdam Centraal

Ook andere Sprinterverbindingen in de regio Amsterdam veranderen. De Sprinters uit Amersfoort Vathorst en Almere Oostvaarders rijden in Dienstregeling 2025 tot Amsterdam Centraal en niet meer verder richting Schiphol.

De Airport Sprinter Hoofddorp – Schiphol Airport – Amsterdam Centraal heeft ook impact op de dienstregeling van de Sprinter naar Hoorn Kersenboogerd. Deze Sprinter komt niet meer uit Den Haag Centraal, maar uit Hoofddorp. In plaats daarvan rijdt de Sprinter Lelystad Centrum – Schiphol Airport – Hoofddorp door naar Den Haag Centraal.

2.5 Sneller reizen van en naar Brussel

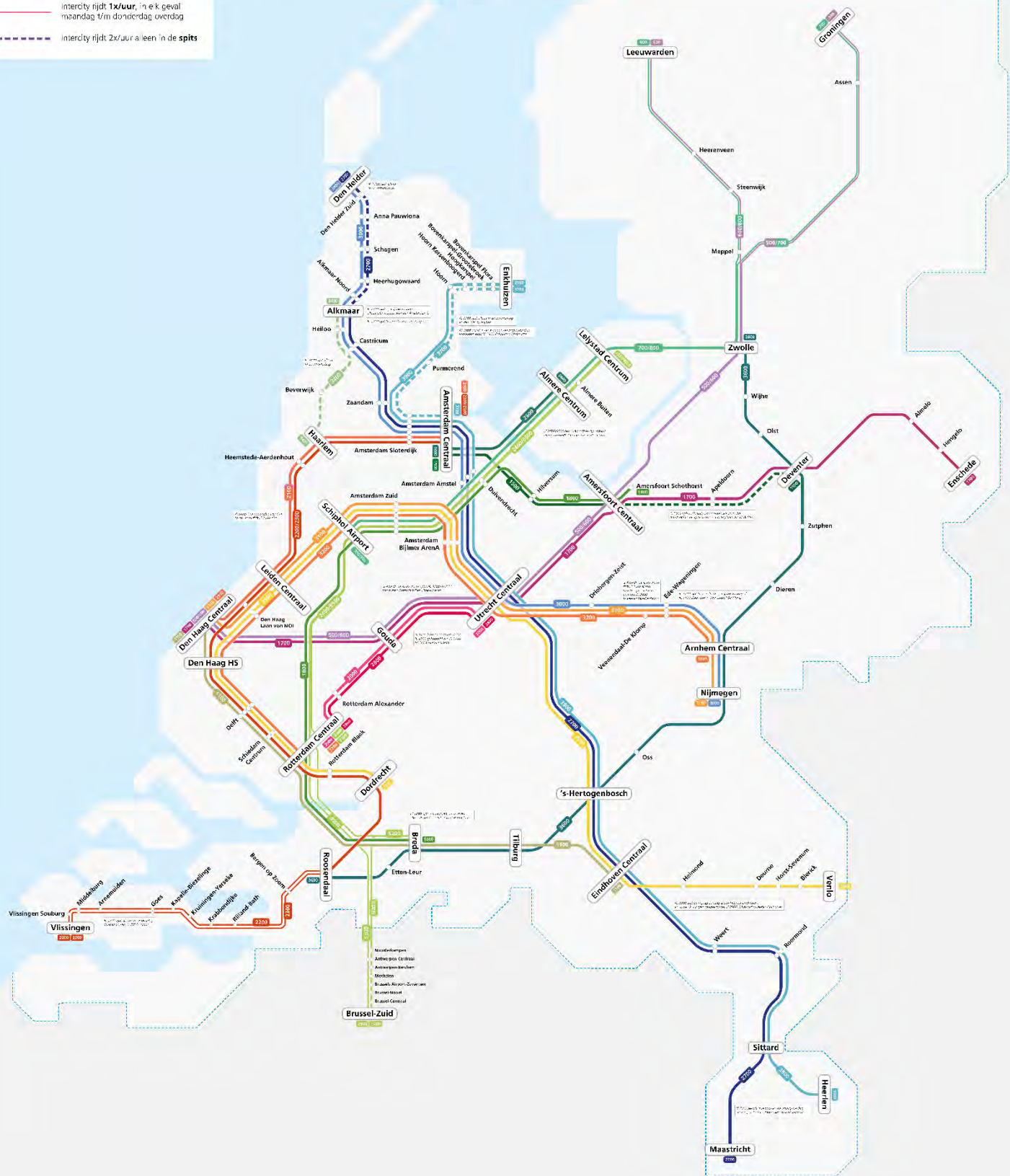
Het voornemen van NS en de Belgische vervoerder NMBS is het aantal treinverbindingen tussen Nederland en Brussel te verdubbelen, van 16 naar 32 per dag. Per dienstregeling 2025 komt er 16 keer per dag een snelle verbinding. Daarmee zijn reizigers zo'n 45 minuten sneller dan nu. De kortere reistijd is mogelijk door minder tussenstops (Schiphol, Rotterdam, Antwerpen) en het nieuwe startpunt Amsterdam Zuid, dat dichterbij de HSL ligt dan Amsterdam Centraal.

Daarnaast komt er een verbinding, ook 16 keer dag, die gaat rijden tussen Rotterdam Centraal, Breda en Brussel v.v. en zal blijven stoppen op alle huidige IC Brussel bediende tussengelegen stations. Hiermee blijft bijvoorbeeld Mechelen rechtstreeks verbonden met Nederland en behouden reizigers van en naar de Brusselse luchthaven Zaventem een directe trein met Nederland. Reizigers die vanaf deze stations naar Amsterdam willen reizen, stappen in Rotterdam Centraal over. De reistijd voor deze reizigers blijft vergelijkbaar met de huidige verbinding.

Spoorkaart IC-verbindingen Dienstregeling 2025

Legenda

- Interdy rijdt **2x/uur**, in e k geval
maandag t/m donderdag overdag
- Interdy rijdt **1x/uur**, in e k geval
maandag t/m donderdag overdag
- Interdy rijdt 2x/uur alleen in de **spits**



3 Noord-Nederland: tijdelijke lijnvoering, versnellen en frequentieverhogingen

3.1 Nieuwe structuur Intercity's Groningen/Leeuwarden – Zwolle – Randstad

Door de getrapte introductie van de nieuwe structuur wijzigt de reis tussen Noord-Nederland en de Randstad waarmee reistijden stapsgewijs kunnen worden verkort. Reizigers tussen Noord-Nederland en Den Haag reizen via de Veluwelijn, Amersfoort en Utrecht in plaats van de Hanzelijn. Ook reizigers tussen Noord-Nederland en Rotterdam blijven in Dienstregeling 2025 tijdelijk via de Veluwelijn reizen en stappen tijdelijk over in Utrecht of Gouda. In Gouda is dit een robuuste overstap van vijf tot zes minuten (cross-platform). Reizigers tussen Noord-Nederland en Amsterdam Zuid en Schiphol Airport blijven direct reizen via de Hanzelijn.

3.2 Tijdelijk aangepaste lijnvoering nodig in Dienstregeling 2025

Zoals beschreven in hoofdstuk 2 wordt de nieuwe structuur in twee stappen ingevoerd waarbij de eerste stap in Dienstregeling 2025 wordt gezet. In Dienstregeling 2025 zullen de Intercity's over de HSL naar Amsterdam Zuid rijden en vanaf daar twee keer per uur naar Almere Centrum en Lelystad Centrum en twee keer per uur naar Hilversum, Amersfoort Centraal en Amersfoort Schothorst. Met deze gewijzigde lijnvoering wordt de eerste stap van de nieuwe structuur betrouwbaar ingevoerd.

De Intercity's van en naar Groningen/Leeuwarden via de Hanzelijn rijden niet verder dan Schiphol Airport. De ambitie blijft om in de nabije toekomst de Intercity's over de HSL alsnog conform de nieuwe structuur naar Groningen en Leeuwarden te rijden en de reistijd te verkorten.

In Almere Centrum blijft de overstap tussen Noord-Nederland en Amsterdam Centraal ongewijzigd. Op maandag tot en met vrijdag is deze overstap cross-platform in beide richtingen en in het weekend cross-platform in de drukste richting.

De tijdelijke lijnvoering in Dienstregeling 2025 is daarmee als volgt:

- Eén keer per uur Intercity Groningen – Assen – Zwolle – Amersfoort Centraal – Utrecht Centraal – Gouda – Den Haag Centraal (serie 500). Deze lijnvoering is toekomstvast.
- Tijdelijke lijnvoering: één keer per uur Intercity Leeuwarden – Heerenveen – Steenwijk – Meppel – Zwolle – Lelystad Centrum – Almere Centrum – Amsterdam Zuid – Schiphol Airport (serie 800). Deze serie rijdt voorlopig nog met conventioneel materieel. De ambitie blijft om deze Intercity door te rijden via de HSL naar Rotterdam Centraal en de reistijd te verkorten.
- Eén keer per uur Intercity Leeuwarden – Heerenveen – Steenwijk – Meppel – Zwolle – Amersfoort Centraal – Utrecht Centraal – Gouda – Den Haag Centraal (serie 600). Deze lijnvoering is toekomstvast.
- Tijdelijke lijnvoering: één keer Intercity per uur Groningen HS – Assen – Zwolle – Lelystad Centrum – Almere Centrum – Amsterdam Zuid – Schiphol Airport (serie 700). Deze serie rijdt voorlopig nog met conventioneel materieel. De ambitie blijft om deze Intercity door te rijden via de HSL naar Rotterdam Centraal en de reistijd te verkorten.

Drie voorbeeldreizen tussen Noord-Nederland en de Randstad in Dienstregeling 2025:

- Assen naar Den Haag Centraal: een reiziger reist straks rechtstreeks via de Veluwelijn en Utrecht Centraal.
- Groningen naar Rotterdam Centraal: een reiziger reist - net als nu - nog via de Veluwelijn en stapt in Utrecht Centraal of Gouda over.
- Leeuwarden naar Schiphol Airport: een reiziger kan in Dienstregeling 2025 - net als nu - rechtstreeks reizen. Schiphol Airport is wel tijdelijk de eindbestemming.

3.3 Verkorting reistijd Noord-Nederland – Randstad

Door de gewijzigde structuur kan NS reistijden tussen Noord-Nederland en de Randstad verkorten. Hiermee wordt - in lijn met de OV Ontwikkelagenda Noord-Nederland 2025 en het adaptieve ontwikkelpad - weer een belangrijke stap gezet in het verkorten van de reistijd tussen Noord-Nederland en de Randstad, namelijk:

- Rechtstreeks Noord-Nederland – Utrecht Centraal: één tot twee minuten sneller.
- Rechtstreeks Noord-Nederland – Den Haag Centraal: vijf tot zes minuten sneller.

Door de getrapte invoer van de nieuwe structuur kunnen de reistijden naar Rotterdam Centraal en regio Amsterdam voorsnog niet worden verkort. Hierdoor is de reistijd naar Rotterdam Centraal in Dienstregeling 2025 nog gelijk aan huidig. De reistijd naar Amsterdam Zuid en Schiphol is tijdelijk iets langer (tot circa twee minuten) waarbij mogelijk de reistijd naar Schiphol één keer per uur nog circa drie minuten langer wordt als gevolg van inpassingsproblemen die ontstaan door tal van snelheidsbeperkingen op de hogesnelheidslijn.

Noord-Nederland is in de nieuwe structuur niet meer rechtstreeks verbonden met Leiden Centraal en Rotterdam Alexander. Een reiziger met bestemming Leiden Centraal stapt straks over in Amsterdam Zuid of Schiphol Airport en is circa tien minuten langer onderweg. Een reiziger met bestemming Rotterdam Alexander stapt straks over in Gouda (cross-platform) of Utrecht met een gelijkblijvende reistijd.

3.4 Stapsgewijs 180 km/u op de Hanzelijn

Om de nieuwe structuur betrouwbaar te introduceren, is het rijden van 180 km/u op de Hanzelijn in Dienstregeling 2025 nog niet verwerkt. De nieuwe structuur vereist dat alle Intercity's op de Hanzelijn met nieuw snel materieel rijden (ICNG) om de beoogde reistijdverkorting tussen Noord-Nederland en Amsterdam Zuid en Schiphol Airport te kunnen realiseren. De ambitie blijft om in de toekomst de versnelling van de Hanzelijn wél te realiseren zodat ook de beoogde reistijdverkorting tussen Noord-Nederland en Amsterdam Zuid, Schiphol Airport en Rotterdam Centraal en v.v. kan worden gerealiseerd. Om 180 km/u in de toekomst mogelijk te maken moet de Hanzelijn zo snel als mogelijk worden geharmoniseerd (doorvoeren upgrade) zodat kan worden gestart met ervaringsrijden.

3.5 Meer snelle Intercity's in de vroege ochtend en late avond en verbetering in weekend.

Voor een betere bereikbaarheid van Noord-Nederland wil NS aan de randen van de dag diverse Intercity's - die nu nog stoppend rijden - tussen Zwolle en Groningen/Leeuwarden als snelle Intercity rijden. Waar nodig én mogelijk zijn op die momenten extra Sprinters toegevoegd.

Enkele voorbeelden:

- Op maandag tot en met vrijdag rijdt er vanaf 05:19 uur een snelle Intercity van Groningen naar de Randstad. Dit is een uur eerder ten opzichte van Dienstregeling 2024.
- De laatste Intercity van Groningen naar Zwolle rijdt maandag tot en met zondag voortaan een half uur later door de toevoeging van een extra Intercity om 23:19 uur (rit 588).
- De laatste Intercity op vrijdag en zaterdag van Groningen naar Amsterdam Centraal (rit 790) rijdt voortaan als snelle Intercity en vertrekt om 23:49 uur in plaats van 23:26 uur vanuit Groningen. NS wil deze late Intercity na Amsterdam Centraal (aankomst 01:47 uur) doorrijden naar Schiphol Airport (aankomst 02:07 uur). Het Groninger ommeland (diverse aansluitingen in Groningen) alsmede Leeuwarden en Emmen (op zaterdag) profiteren hiervan. Op maandag tot en met donderdag en zondag rijdt deze Intercity tot Zwolle.
- In de avonden rijden maandag tot en met zondag twee late treinen van de Randstad naar Groningen (ritten 781 en 785, vertrek Zwolle om 23:15 uur en 00:15 uur) boven Zwolle voortaan als een snelle Intercity in plaats van overal stoppend. Het versnellen van rit 785 kan alleen als het onderhoudsrooster wordt aangepast. Dit is nu nog niet met zekerheid te zeggen.
- Net als nu al op maandag tot en met donderdag het geval is, wil NS rit 587 van de Randstad naar Groningen boven Zwolle ook op vrijdag en zaterdag voortaan als Intercity rijden in plaats van overal stoppend (vertrek Zwolle om 00:45 uur). Het versnellen van rit 587 kan alleen als het onderhoudsrooster wordt aangepast. Dit is nu nog niet met zekerheid te zeggen.
- Op vrijdag en zaterdag wil NS een extra late Intercity van de Randstad naar Groningen rijden met aankomst Groningen om 02:11 uur (rit 789). Het versnellen van rit 789 op zaterdag kan alleen als het onderhoudsrooster wordt aangepast. Dit is nu nog niet met zekerheid te zeggen.
- Op zondagochtend wil NS beter op de reizigersbehoefte aansluiten en de eerste Intercity (rit 722 met vertrek 06:36 uur) stoppend rijden en de daaropvolgende Intercity versnellen (rit 524 met vertrek 7:19 uur). Dit is nu nog andersom. Voorgenoemde verbetering kan alleen als het onderhoudsrooster wordt aangepast. Dit is nu nog niet met zekerheid te zeggen.
- Een late trein van Leeuwarden (rit 686, vertrek om 22:47) naar Zwolle en Utrecht rijdt maandag tot en met zondag tussen Leeuwarden en Zwolle voortaan als snelle Intercity in plaats van overal stoppend. In Leeuwarden wordt hierdoor aansluiting geboden vanuit de richting Buitenpost en Groningen (stoptrein). Op vrijdag en zaterdag wil NS deze Intercity na Utrecht bovendien doorrijden naar Gouda en Den Haag Centraal. Ook Groningen en Emmen profiteren van deze verbetering.
- De laatste Intercity van Leeuwarden naar Zwolle rijdt maandag tot en met zondag voortaan een half uur later door de toevoeging van een extra Intercity om 23:17 uur (rit 888).

3.6 Frequentieverhogingen Sprinter Groningen – Zwolle

Omdat er meer Intercity's van en naar Groningen snel gaan rijden en niet meer overal stoppen, voegt NS op die momenten extra Sprinters toe tussen Groningen en Zwolle (serie 6100). Reizigers kunnen hierdoor maandag tot en met vrijdag een uur vroeger (vanaf circa 05:00 uur) en zaterdag een halfuur vroeger (vanaf circa 06:00 uur) met de Sprinter richting Zwolle reizen. In de avond kunnen reizigers maandag tot en met zondag juist tot veel later met de Sprinter van Zwolle naar Groningen reizen en rijdt de halfuurdienst langer door.

3.7 Extra rit spitsrein Groningen – Assen

In Dienstregeling 2024 is de spitsrein tussen Groningen en Assen opnieuw geïntroduceerd (serie 6200). NS is voornemens om op maandag tot en met donderdag een extra avondspitsrit van Assen naar Groningen te rijden met vertrek in Assen om 18:18 uur (rit 6259). Door toevoeging van deze rit rijdt de spitsrein zowel in de ochtend- als avondspits in beide richtingen in de brede spits (zes retourritten).

3.8 Behoud knopen Leeuwarden en Groningen (maar blijvend onder druk)

De knoop Zwolle ligt van origine in een 15/45-ligging. Rond dit verzamelmoment om :15 en :45 uur zijn (vrijwel) alle treinen in de knoop zodat reizigers goed kunnen overstappen. Deze ligging is ook (altijd) uitgangspunt geweest van - gezamenlijke vastgestelde - toekomstige dienstregelingsmodellen. Sinds Dienstregeling 2013 is de knoop tijdelijk één minuut uit deze 15/45-ligging gehaald om de spitsreinen van en naar Emmen ingepast te krijgen. Sinds 2021 is nieuwe infrastructuur tussen Zwolle en Herfte opgeleverd (spooruitbreiding) en kan de knoop Zwolle weer terug naar de originele ligging om zo de krappe overstappen in Zwolle te verruimen (bijvoorbeeld op de reisrelatie tussen Arnhem Centraal en Groningen) en de landelijke structuur te optimaliseren c.q. beter passend te krijgen. Om echter te voorkomen dat de knopen Leeuwarden en Groningen (verder) onder druk komen te staan of zelfs verloren gaan, 'rekt' NS het schuiven van de knoop Zwolle zolang dat mogelijk is.

We zien echter al geruime tijd dat dit 'rekken' eindig is maar dat door ontwikkelingen tegelijkertijd nieuwe problemen ontstaan. Zo zorgt een nieuw - in april 2021 - ingevulde wens in Leeuwarden (faciliteren overstap tussen Intercity en Snelrein Groningen) in combinatie met geschoven aankomst- en vertrektijden van de Snelrein Groningen voor spanning. Verder is gezamenlijk geconstateerd dat de infrastructuur tussen Zwolle en Groningen - na een flinke verbouwing - toch nog tekortschiet. Dit ondanks dat (ook) in Programma Noord-Nederland knoop Zwolle in 15/45-ligging uitgangspunt is geweest.

Om de nieuwe structuur passend te krijgen moet de knoop Zwolle in 2025 al een halve minuut schuiven. De inzet van NS is de aankomst- en vertrektijden in Leeuwarden en Groningen van 2024 ook in 2025 te handhaven zodat de overstappen behouden blijven. Dit betekent wel dat de Intercity's tussen Zwolle en Leeuwarden/Groningen in beide richtingen een halve minuut moeten worden versneld. Hieraan kleeft het risico dat een additionele vertraging lastig in te lopen is, met mogelijk nadelige impact op aansluitingen in Leeuwarden, Groningen en Zwolle.

Zoals genoemd gaan alle toekomstige dienstregelingsmodellen (2030 en verder) uit van knoop Zwolle in 15/45-ligging. In de nabije toekomst zal de knoop Zwolle dus nogmaals een halve minuut moeten schuiven. Hiervoor is t.o.v. Dienstregeling 2024 een totale reistijdverkortung van één minuut boven Zwolle noodzakelijk. Versnelling van de infrastructuur - naast het 4e perronspoor Meppel - boven Zwolle blijft dus bittere noodzaak.

NS vindt het logisch (een deel van) deze versnelling te realiseren tussen Zwolle en Meppel aangezien hier alle treinen én reizigers van en naar Noord-Nederland van profiteren. Onder andere voorgenoemde is onderdeel van de lopende (pre-)verkenning *Maatregelen rondom Meppel*.

3.9 Uitwerking Sprinter Leeuwarden – Zwolle – Lelystad

Om onder andere een late Intercity (rit 686) vanuit Leeuwarden maandag tot en met zondag te kunnen versnellen, heeft NS diverse extra Sprinters Leeuwarden – Zwolle toegevoegd (serie 9000) en wijzigt de tijdligging van deze Sprinter in de avonduren en in het weekend. Op de momenten dat tussen Zwolle en Leeuwarden een uurdienst wordt gereden (in de avonduren en in weekend) rijdt de Sprinter in het andere halfuur (aankomst Leeuwarden wordt .26 en vertrek uit Leeuwarden wordt .34). Ook wijzigen de aankomst- en vertrektijden in Zwolle en de tussengelegen stations op die momenten met dertig minuten. De gewijzigde tijdligging is nodig om de nu nog stoppende Intercity (rit 686) te kunnen versnellen zonder dat er gaten in de dienstregeling ontstaan, reismogelijkheden vervallen of aansluitingen verloren gaan.

Door de gewijzigde tijdligging ontstaat tevens voor de reiziger een aantrekkelijker treinproduct. Een reiziger uit bijvoorbeeld Akkrum of Grou-Jirnsum kan op maandag tot en met vrijdag tot later op de avond profiteren van een halfuurdienst richting zowel Leeuwarden (tot circa 21:30 uur) als Zwolle en Lelystad (tot circa 21:30 uur). Ook kunnen reizigers in het weekend al vroeger in de ochtend met de Sprinter reizen. In de avonduren rijdt bovendien maandag tot en met zondag de late Sprinter (9090) vanuit Leeuwarden (vertrek 23:34 uur) door tot Zwolle en waar mogelijk Lelystad Centrum (het kunnen rijden van rit 9090 tussen Zwolle en Lelystad op maandag tot en met donderdag plus zondag kan alleen als het onderhoudsrooster wordt aangepast. Dit is nu nog niet met zekerheid te zeggen). Op vrijdag en zaterdag geeft deze Sprinter in Lelystad Centrum bovendien aansluiting op de late Intercity naar Amsterdam Centraal en Schiphol Airport (rit 790).

In de basis rijdt de Sprinter doorgaand Leeuwarden – Zwolle – Lelystad Centrum. Door de voorgestelde wijzigingen is in de uitwerking gebleken dat dit (nu) op zaterdag- en zondagochtend in de rijrichting Leeuwarden (nog) niet altijd mogelijk is. NS hoopt hier nog optimalisaties door te kunnen voeren. Door de gewijzigde tijdligging van de Sprinter boven Zwolle treden er ook wijzigingen op tussen Zwolle en Lelystad. Deze kennen vooral voordelen (op weekbasis circa tien extra ritten waarmee NS deels het verlies aan connectiviteit in Dienstregeling 2024 herstelt). Een voordeel is bijvoorbeeld dat op maandag tot en met zondag in de avond in beide richtingen langer kan worden geprofiteerd van een halfuurdienst. Een andere wijziging is dat op maandag tot en met vrijdag de eerste nu nog stoppende Intercity tussen Lelystad Centrum en Zwolle (rit 713) volgens het snelle patroon gaat rijden. Op hetzelfde momenten wordt tussen Lelystad Centrum en Zwolle rit 9015 opgestart in Lelystad Centrum (vertrek 05:53 uur) in plaats van Zwolle zodat Dronten en Kampen Zuid ook in de vroege ochtend verbonden blijven met Zwolle (en verder naar Leeuwarden).

Tenslotte kan NS door de voorziene oplevering van nieuwe infrastructuur in Akkrum en Wolvega in 2024 de Sprinter tussen Zwolle en Leeuwarden beter inpassen. De aankomsttijd in Leeuwarden wordt .26 en .56 en de vertrektijd .04 en .34. Hierdoor kunnen de openingstijden van de spoorbrug over het Van Harinxmakanaal weer conform eerder gemaakte bestuurlijke afspraken ingepast worden.

3.10 Belangrijkste reizigerseffecten

Voordelen:

- Circa 7.500 reizen per dag profiteren van reistijdverkorting tussen Noord-Nederland/Zwolle en Utrecht Centraal/Den Haag Centraal.
- Tot circa 28.000 reizen per dag profiteren van versnelde Intercity's boven Zwolle in combinatie met additionele Sprinters.

Nadelen:

- Circa 750 reizen per dag tussen Noord-Nederland/Zwolle en Leiden Centraal/Rotterdam Alexander kunnen niet meer rechtstreeks reizen.
- Circa 1.500 reizen per dag tussen Noord-Nederland/Zwolle en Rotterdam Centraal moeten tijdelijk in Dienstregeling 2025 overstappen in Utrecht of Gouda.

4 Oost-Nederland: frequentieverhogingen en betere bereikbaarheid in de avond

NS verwijst voor de uitwerking van de Sprinter Zwolle – Lelystad en Intercity Noord-Nederland – Zwolle – Randstad naar hoofdstuk 3, voor de uitwerking van de Intercity's Nijmegen – Arnhem – Utrecht naar Hoofdstuk 5 en voor de uitwerking van de Sprinters via Veenendaal Centrum naar Hoofdstuk 6.

4.1 Uitwerking Intercity Enschede – Deventer – Apeldoorn – Randstad

Als gevolg van het stapsgewijs introduceren van de nieuwe structuur, verandert NS tijdelijk de lijnvoering tussen Enschede en de Randstad.

De lijnvoering wordt:

- Twee keer per uur Enschede – Hengelo – Almelo – Deventer – Apeldoorn – Amersfoort – Utrecht – Gouda – Den Haag Centraal (serie 1700).
- In de brede ochtend- en avondspits twee keer per uur Deventer – Apeldoorn – Amersfoort – Hilversum – Amsterdam Centraal (serie 1500) en tussen de spitsen één keer per twee uur. Dit is gelijk aan Dienstregeling 2024.

Reizigers die reizen tussen Amsterdam Zuid en Schiphol Airport enerzijds en de lijn Apeldoorn tot en met Enschede anderzijds stappen tijdelijk altijd over in Amersfoort Centraal. Dit is een cross-platform aansluiting van drie tot vier minuten. NS zal extra aandacht hebben voor het zo betrouwbaar mogelijk houden van deze overstap.

4.2 Extra late Intercity van Enschede en Deventer naar de Randstad in het weekend

NS is bekend met de grote wens van de regio voor latere verbindingen tussen Oost-Nederland en de Randstad. NS heeft kans gezien het treinproduct tussen Enschede en de Randstad te verbeteren. Vanwege het reizigerspotentieel is NS voornemens om op vrijdag- en zaterdagavond een extra late Intercity te rijden van Enschede naar Amersfoort Centraal. De vertrektijd uit Enschede is om 23:16 uur en reizigers komen aan in Amersfoort om 00:38 uur, waar reizigers nog kunnen overstappen op een Sprinter naar Utrecht Centraal (vertrek 00:50 uur). Vanuit Utrecht zijn vervolgens nog diverse bestemmingen in de Randstad bereikbaar via onder andere het nachtnet.

4.3 Nieuwe structuur legt belangrijke basis voor volgende stap in toekomst

Door de nieuwe landelijke structuur nemen de reistijden tussen Amersfoort en Schiphol Airport in Dienstregeling 2025 tijdelijk iets af. Deze tijdelijke versnelling is het gevolg het nog niet structureel incasseren van de versnelling op de Hanzelijn. De ambitie blijft om in de toekomst de versnelling van de Hanzelijn wél te verzilveren zodat ook de beoogde reistijdverkortingen tussen Zwolle en Amsterdam Zuid, Schiphol Airport en Rotterdam Centraal kan worden gerealiseerd. De keerzijde hiervan is dat de reistijd Amersfoort – Schiphol Airport, en daarmee dus ook Oost-Nederland – Schiphol Airport, iets langer wordt dan in Dienstregeling 2024 als gevolg van beperkte capaciteit in de infrastructuur in de regio Amsterdam.

4.4 In de vroege ochtend en late avond: Enschede – Utrecht Centraal – Rotterdam Centraal

In de nieuwe structuur rijdt zowel de Intercity vanuit Noord-Nederland (serie 500/600) als de Intercity vanuit Oost-Nederland en Amersfoort (serie 1700) twee keer per uur naar Den Haag Centraal. Hiermee zijn zowel Noord- als Oost-Nederland - via Utrecht Centraal - rechtstreeks verbonden met Den Haag Centraal. Gezamenlijk zorgen deze treinseries er bovendien voor dat tussen Amersfoort en Den Haag Centraal een basisfrequentie van vier keer per uur ontstaat. Op rustige momenten valt deze frequentie terug naar twee keer per uur. Er moet dus een keuze gemaakt worden welke Intercity dan wel en niet doorrijdt van en naar Den Haag Centraal. NS kiest ervoor de grootste groep reizigers rechtstreeks te blijven bedienen. De reizigersvraag tussen Noord-Nederland en Den Haag is circa 25 procent groter dan de reizigersvraag tussen Oost-Nederland en Den Haag. Daarom zal Noord-Nederland ook op de rustige momenten rechtstreeks verbonden blijven met Den Haag Centraal. Reizigers uit Oost-Nederland stappen op deze momenten over in Utrecht (vijftien minuten overstaptijd). Deze situatie is vergelijkbaar met de huidige constructie tussen Oost-Nederland en Rotterdam in de avonduren.

NS rijdt op de rustige momenten de Intercity van en naar Oost-Nederland (serie 1700) in Utrecht Centraal door van en naar Rotterdam Centraal middels een doorkoppeling op de Intercityserie 2800.





4.5 Frequentieverhoging Sprinter Apeldoorn – Almelo – Enschede

In Dienstregeling 2023 heeft NS de dienstregeling van de Sprinter Apeldoorn – Almelo – Enschede (serie 7000) verbeterd. NS wil in Dienstregeling 2025 de dienstregeling van deze Sprinter opnieuw verbeteren. Dat gebeurt onder meer door:

- NS rijdt op maandag tot en met vrijdag tot circa 22:00 uur een halfuurdienst tussen Apeldoorn en Deventer.
- Op werkdagen biedt NS een vroege mogelijkheid vanuit Deventer (vertrektijd 06:05 uur) naar Twente.
- NS sluit in de spits op maandag tot en met vrijdag beter aan op de reizigersvraag in Twente door enerzijds het toevoegen van een extra Sprinter (rit 7057) die om 17:44 uur vertrekt vanuit Almelo richting Enschede en anderzijds door een andere Sprinter 7034 (rit 7034, vertrek vanuit Enschede om 09:22 uur naar Almelo) niet meer te rijden en te vervangen door een extra Sprinter (rit 7026, vertrek uit Enschede om 07:22 uur).
- NS wil op vrijdag- en zaterdagavond een extra late trein rijden die om 00:57 uur vertrekt als Sprinter vanuit Apeldoorn naar Almelo (rit 7089). Vanaf Almelo rijdt deze trein als Intercity naar Hengelo en Enschede. Deze Sprinter sluit aan op een late Intercity uit de Randstad (rit 1689) zodat bijvoorbeeld Rijssen nog om 01:33 uur vanuit de Randstad bereikt kan worden. Het kunnen rijden van rit 7089 op zaterdag tussen Deventer/Almelo en Enschede kan alleen als het onderhoudsrooster wordt aangepast. Dit is nu nog niet met zekerheid te zeggen.
- Op maandag tot en met vrijdag wordt de laatste doorgaande reismogelijkheid vanuit Apeldoorn met serie 7000 'over' Deventer heen een halfuur eerder (vertrek Apeldoorn om 23:20 uur). Dit raakt bijvoorbeeld een reiziger van Twello naar Rijssen.

4.6 Uitwerking Intercity Deventer – Amersfoort – Amsterdam Centraal

In Dienstregeling 2024 (vanaf start en vanaf februari 2024) verbeterde NS het treinproduct tussen Deventer en Amersfoort (serie 1500) in de brede spits. In Dienstregeling 2025 is NS voornemens nog een kleine stap te zetten door op zaterdag en zondag een extra Intercity te laten rijden die om 09:48 uur vertrekt vanuit Deventer naar Amsterdam Centraal (rit 1532).

Zoals bekend is vanaf Dienstregeling 2024 in meer of mindere mate reistijdverlenging tussen Amersfoort en Deventer ontstaan als gevolg van beperkingen in de infrastructuur. Door het ontbreken van het vierde perronspoor in Deventer moeten Intercity's van de serie 1500 steeds vaker wachten in Apeldoorn met acht minuten reistijdverlenging tot gevolg. Dit probleem blijft onverminderd groot in Dienstregeling 2025 en zal verder toenemen in de jaren die volgen. NS zet zich daarom blijvend in voor een snelle realisatie van het vierde perronspoor in Deventer en overige maatregelen in de corridor tussen Amersfoort en Hengelo/Enschede.

4.7 Extra ritten Intercity en Sprinter Zwolle – Harderwijk – Amersfoort – Utrecht

Op maandag tot en met vrijdag is NS voornemens de eerste Intercity (rit 610) een uur eerder, namelijk om 04:49 uur, in Zwolle op te starten richting Den Haag Centraal. Het kunnen rijden van rit 610 kan alleen als het onderhoudsrooster wordt aangepast. Dit is nu nog niet met zekerheid te zeggen. Op vrijdagavond en zaterdag wil NS de laatste Intercity van Zwolle (rit 686 met vertrektijd 23:49 uur) naar Utrecht Centraal laten doorrijden naar Den Haag Centraal, zodat reizigers uit Groningen, Fryslân en Drenthe later naar de westelijke Randstad kunnen reizen.

NS verbetert ook de Sprinter Utrecht – Zwolle (serie 5600). Op maandag tot en met vrijdag wil NS de eerste rit (5612) richting Utrecht consequent om 04:53 uur in Zwolle opstarten. Op dit moment is dat nog afwisselend Zwolle, Harderwijk of Amersfoort. Het consequent opstarten in Zwolle is nog wel afhankelijk van het onderhoudsrooster. Dit is nu nog niet met zekerheid te zeggen.

In tegengestelde richting wil NS op maandag tot en met vrijdag een extra vroege rit (5613) rijden die om 05:42 uur vertrekt uit Amersfoort naar Zwolle.

4.8 Herintroductie spitspendel Harderwijk – Nijkerk – Amersfoort

In Dienstregeling 2020 heeft NS de spitspendel Harderwijk – Amersfoort geïntroduceerd. NS is voornemens om deze spitspendel (serie 5300) in Dienstregeling 2025 weer grotendeels te rijden door op maandag tot en met donderdag drie ritten per spitsrichting te rijden.

In de ochtendspits rijdt NS drie ritten van Harderwijk - met stop in Nijkerk - naar Amersfoort (vertrek uit Harderwijk om 07:16, 07:46 en 08:16 uur) en in de middagspits drie ritten van Amersfoort naar Harderwijk met stop in Nijkerk (vertrek uit Amersfoort om 16:38, 17:08 en 17:38 uur). In Amersfoort geeft de spitspendel aansluitingen van en naar Utrecht en Amsterdam. Hierdoor worden reistijden in de spitsrichting tussen enerzijds Harderwijk en Nijkerk en anderzijds Amersfoort (negen minuten), Utrecht (twaalf minuten) en de regio Amsterdam en Schiphol (twaalf minuten tot bijna een half uur) verkort.

Hiervoor geldt de disclaimer dat op basis van een eerdere risicoanalyse is gebleken dat vanwege overwegveiligheid tussen Amersfoort en Harderwijk (nog steeds) een compensatiepakket nodig is. Zonder (zicht op) financiering hiervan kan de spitspendel niet worden geherintroduceerd. De komende maanden moet duidelijk worden of herintroductie mogelijk is.

De logistieke vrijheidsgraden en ontwikkelmogelijkheden van de spitspendel zijn zeer beperkt als gevolg van beperkingen in de infrastructuur. Zo is het bijvoorbeeld niet mogelijk om in de tegenspitsrichting reizigers mee te nemen, extra stops op te nemen of in de heen- en terug richting in Amersfoort dezelfde aansluitingen te bieden. Daarom is NS voorstander van een toekomstvaste en robuuste keervoorziening op de Veluwelijn. Met partners hoopt NS de komende tijd in deze opgave volgende stappen te kunnen zetten en zo te komen tot passende en toekomstvaste maatregelen tussen Amersfoort en Harderwijk.

4.9 Verbetering Intercity Zwolle – Deventer – Arnhem – Nijmegen – 's-Hertogenbosch

Voor een betere bereikbaarheid van Oost-Nederland wil NS aan de randen van de dag diverse Intercity's - die nu op delen van het traject tussen Zutphen en Nijmegen nog stoppend rijden - conform het snelle patroon inleggen. Waar nodig en mogelijk zijn op die momenten additionele losse Sprinters toegevoegd.

Zo versnelt NS op maandag tot en met vrijdag de Intercity van Zutphen (rit 3619, vertrektijd 05:58 uur) richting Roosendaal, die nu nog tussen Zutphen en Arnhem Centraal op alle stations stopt. Enkele minuten later vertrekt om 06:07 uur een Sprinter van Zutphen naar Arnhem Centraal. Een ander voorbeeld is de Intercity van Nijmegen (vertrektijd 23:54 uur) naar Zutphen (rit 3684) die nu tussen Nijmegen en Zutphen stoppend rijdt en die NS zal versnellen.

NS wil Intercity 3691 (vertrek Zwolle om 23:20 uur met bestemming Zutphen en vervolgens nog stoppend door naar Arnhem) eindigen in Zutphen. Vanuit Zutphen is nog een (nieuwe) aansluitende reismogelijkheid met de Sprinter naar Arnhem die vervolgens nog doorrijdt naar Nijmegen (rit 7690 met vertrek 00:07 uur uit Zutphen). De laatste reismogelijkheid van Zwolle naar Arnhem blijft bestaan (rit 3693 met vertrek uit Zwolle om 23:50 uur).

4.10 Frequentieverhoging Sprinter Zutphen – Arnhem – Nijmegen – Wijchen – 's-Hertogenbosch

Na verbeteringen in Dienstregeling 2024 wil NS in Dienstregeling 2025 de Sprinter tussen Arnhem en Nijmegen ook op zaterdag weer vier keer per uur rijden met de series 6600 (Dordrecht – Arnhem) en 7600 (Wijchen – Zutphen).

Tussen Zutphen en Nijmegen (serie 3600) en tussen Arnhem en Nijmegen (serie 3000) wil NS diverse Intercity's in de randen van de dag versnellen. Om dit mogelijk te maken zijn – waar mogelijk en nodig – ritten toegevoegd aan de Sprinter Zutphen – Nijmegen/Wijchen (serie 7600). Ook wil NS de dienstregeling eerder opstarten en latere ritten bieden. Enkele voorbeelden zijn:

- Op maandag tot en met vrijdag rijdt de eerste Sprinter van Zutphen naar Nijmegen een half uur eerder, namelijk om 05:37 uur (rit 7616).
- In de avond rijdt NS de halfuurdienst tussen Zutphen en Arnhem langer door, door het toevoegen van een Sprinter om 21:37 uur uit Zutphen naar Nijmegen (rit 7680) en door het toevoegen van een Sprinter om 21:33 uur vanuit Nijmegen naar Zutphen (rit 7677).
- Op zondag rijdt de eerste Sprinter van Arnhem naar Nijmegen (vertrektijd 06:41 uur, rit 7618) een uur eerder.
- Op maandag tot en met vrijdag rijdt de eerste Sprinter van Arnhem (vertrektijd 05:55 uur, rit 7613) naar Zutphen een half uur eerder.
- Ook rijdt NS maandag tot en met vrijdag een extra vroege Sprinter van Arnhem (vertrek 05:41 uur) naar Nijmegen (rit 7614). Dit is een kwartier eerder.
- Op maandag tot en met zondag rijdt NS tussen Nijmegen (vertrektijd 00:03 uur) en Zutphen een extra late Sprinter (rit 7687).
- NS rijdt op maandag tot en met zondag een extra late Sprinter (rit 7690) vanuit Zutphen (vertrek 00:07 uur) naar Arnhem en Nijmegen. Vanwege een conflict met de opening van de IJsselbrug vertrekt deze rit mogelijk vijf minuten eerder dan de patroontijd.

Tussen Nijmegen, Wijchen en 's-Hertogenbosch zijn geen grote wijzigingen voorzien ten opzichte van Dienstregeling 2024. De Sprinter Dordrecht – 's-Hertogenbosch – Nijmegen (serie 6600) zal in de avonduren op het moment van een uurdienst in beide richtingen in het andere halfuur rijden, zodat maandag tot en met zondag in de rijrichting Nijmegen latere reismogelijkheden ontstaan en in de richting van 's-Hertogenbosch de halfuurdienst een half uur langer doorrijdt.

4.11 Sprinter Ede-Wageningen – Arnhem

NS rijdt op maandag tot en met vrijdag de halfuurdienst tussen Ede-Wageningen en Arnhem Centraal een half uur langer door tot circa 21:00 uur, door een rit toe te voegen vanuit Ede-Wageningen (vertrektijd 20:12 uur, rit 7571) naar Arnhem Centraal.

NS wil in de avonduren de laatste twee Sprinters van Ede-Wageningen naar Arnhem Centraal (ritten 7585 en 7589) uit patroon leggen, zodat deze goed aansluiten op de Intercity's uit Utrecht Centraal (serie 3000) waardoor reizigers vanuit de Randstad naar Wolfheze en Oosterbeek ongeveer een kwartier minder reistijd hebben.

4.12 Uitwerking Sprinter Tiel/'s-Hertogenbosch – Geldermalsen – Utrecht

De bediening tussen Tiel/'s-Hertogenbosch – Geldermalsen – Utrecht (serie 6700/8800 en 6000/6900) kent enkele kleine verbeteringen. Zo is NS op vrijdag bijvoorbeeld voornemens vanaf de start van de dienstregeling een snelle kwartierdienst tussen Geldermalsen en Utrecht te rijden.

De doorkoppeling van de Sprinters op Utrecht Centraal verschilt op maandag tot en met donderdag overdag (wanneer de tienminutentrein rijdt) en op vrijdag, zaterdag, zondag en in de avonduren (wanneer de tienminutentrein niet rijdt). Dit licht NS verder toe in hoofdstuk 5.

4.13 Belangrijkste reizigerseffecten

Voordelen:

- Circa 9.400 reizen per dag tussen Twente/Deventer/Apeldoorn en Utrecht Centraal/Den Haag Centraal profiteren tijdelijk in Dienstregeling 2025 van meer rechtstreekse treinen.
- Tot circa 9.000 reizen per dag profiteren diverse verbeteringen in de Sprinter tussen Apeldoorn en Almelo/Enschede (serie 7000).
- Tot circa 950 reizen per dag in de spitsrichting profiteren op maandag tot en met donderdag van de herintroductie van de spitspendel Harderwijk – Nijkerk – Amersfoort Centraal en daarmee ook aantrekkelijke reistijdverkortingen van en naar Amersfoort Centraal, Utrecht Centraal en de regio Amsterdam.

Nadelen:

- Circa 3.600 reizen per dag tussen Twente/Deventer/Apeldoorn en Amsterdam Zuid en Schiphol Airport moeten tijdelijk in Dienstregeling 2025 altijd overstappen.

5 Tienminutentreinen Arnhem/Eindhoven – Utrecht – Schiphol – Den Haag – Rotterdam

5.1 Tienminutentrein Arnhem – Utrecht – Schiphol – Rotterdam rijdt weer de hele dag

NS rijdt de tienminutentrein tussen Arnhem, Utrecht, Schiphol, Leiden, Den Haag en Rotterdam maandag tot en met donderdag weer de gehele dag in plaats van alleen in de spits, zoals in Dienstregeling 2024.

De basislijnvoering op maandag tot en met donderdag is als volgt:

- Twee keer per uur Intercity Nijmegen – Arnhem Centraal – Ede-Wageningen – Driebergen-Zeist – Utrecht Centraal – Amsterdam Amstel – Amsterdam Centraal – Amsterdam Sloterdijk – Zaandam – Castricum – Heiloo – Alkmaar en verder naar Den Helder (serie 3000).
- Twee keer per uur Intercity Nijmegen – Arnhem Centraal – Ede-Wageningen – Utrecht Centraal – Amsterdam Bijlmer ArenA – Amsterdam Zuid – Schiphol Airport – Leiden Centraal – Den Haag Centraal (serie 3100).
- Twee keer per uur Intercity Arnhem Centraal – Ede-Wageningen – Veenendaal-De Klomp – Utrecht Centraal – Amsterdam Bijlmer ArenA – Amsterdam Zuid – Schiphol Airport – Leiden Centraal – Den Haag Laan van NOI – Den Haag Hollands Spoor – Delft – Rotterdam Centraal (serie 3200).
- Twee keer per uur Intercity Venlo – Blerick – Horst-Sevenum – Deurne – Helmond – Eindhoven Centraal – 's-Hertogenbosch – Utrecht Centraal – Amsterdam Bijlmer Arena – Amsterdam Zuid – Schiphol Airport – Leiden Centraal – Den Haag Laan van NOI – Den Haag Hollands Spoor – Delft – Schiedam Centrum – Rotterdam Centraal – Rotterdam Blaak – Dordrecht (serie 3500).
- Twee keer per uur Intercity Maastricht – Sittard – Roermond – Weert – Eindhoven Centraal – 's-Hertogenbosch – Utrecht Centraal – Amsterdam Amstel – Amsterdam Centraal – Amsterdam Sloterdijk – Zaandam – Castricum – Alkmaar (serie 2700) .
- Twee keer per uur Intercity Heerlen – Sittard – Roermond – Weert – Eindhoven Centraal – 's-Hertogenbosch – Utrecht Centraal – Amsterdam Amstel – Amsterdam Centraal – Amsterdam Sloterdijk – Hoorn – Hoorn Kersenboogerd – Hoogkarspel – Bovenkarspel Grootebroek – Bovenkarspel Flora – Enkhuizen (serie 3900).



In Utrecht Centraal kunnen reizigers zes keer per uur cross-platform overstappen tussen treinen van en naar Eindhoven/Arnhem enerzijds en Schiphol/Amsterdam Centraal anderzijds. De alternerende lijnvoering blijft bestaan. Ook rond Leiden blijft de alternerende lijnvoering en de bijbehorende overstappen in stand.

5.2 Uitwerking vrijdag, zaterdag, zondag en in de avonden

Op vrijdag, zaterdag en zondag rijdt NS - net als in Dienstregeling 2024 - op deze trajecten elk kwartier een trein. Op deze dagen rijden de volgende Intercity's:

- Twee keer per uur Intercity Nijmegen – Arnhem Centraal – Ede-Wageningen – Driebergen-Zeist – Utrecht Centraal – Amsterdam Amstel – Amsterdam Centraal – Amsterdam Sloterdijk – Zaandam – Castricum – Heiloo – Alkmaar en verder naar Den Helder (serie 3000).
- Twee keer per uur Intercity Nijmegen – Arnhem Centraal – Ede-Wageningen – Veenendaal-De Klomp – Utrecht Centraal – Amsterdam Bijlmer ArenA – Amsterdam Zuid – Schiphol Airport – Leiden Centraal – Den Haag Centraal (serie 3100).
- Twee keer per uur Intercity Venlo – Blerick – Horst-Sevenum – Deurne – Helmond – Eindhoven Centraal – 's-Hertogenbosch – Utrecht Centraal – Amsterdam Bijlmer Arena – Amsterdam Zuid – Schiphol Airport – Leiden Centraal – Den Haag Laan van NOI – Den Haag Hollands Spoor – Delft – Schiedam Centrum – Rotterdam Centraal – Rotterdam Blaak – Dordrecht (serie 3500).
- Twee keer per uur Intercity Maastricht – Sittard – Roermond – Weert – Eindhoven Centraal – 's-Hertogenbosch – Utrecht Centraal – Amsterdam Amstel – Amsterdam Centraal – Amsterdam Sloterdijk – Hoorn – Hoorn Kersenboogerd – Hoogkarspel – Bovenkarspel Grootebroek – Bovenkarspel Flora – Enkhuizen (serie 2900). Conform

Dienstregeling 2024 rijdt NS op vrijdag, zaterdag en zondag diverse keren een rechtstreeks treindeel van en naar Heerlen.



Op deze dagen kunnen reizigers in Utrecht Centraal elk kwartier cross-platform overstappen tussen treinen van en naar Eindhoven/Arnhem enerzijds en Schiphol/Amsterdam Centraal anderzijds. Ook op Leiden Centraal wordt elk kwartier een cross-platform overstap geboden tussen enerzijds Schiphol (series 3100/3500) en Haarlem (series 2100/2200/2300) en anderzijds Den Haag Centraal (series 2100/3100) en Den Haag Hollands Spoor (series 2200/2300/3500).

In de nieuwe structuur vormt Intercity 3100 tussen Den Haag, Schiphol Airport en Utrecht Centraal een belangrijke basis. Deze basistrein rijdt maandag tot en met zondag ook op de rustige momenten van de dag zodat op station Leiden Centraal belangrijke overstappen blijven bestaan en er twee keer per uur een doorgaande verbinding Utrecht – Amsterdam Bijlmer Arena – Amsterdam Zuid – Schiphol Airport – Leiden Centraal wordt geboden. Op de rustige momenten aan de randen van de dag¹ rijdt Intercity 3100 niet tussen Utrecht Centraal en Nijmegen. NS kiest er namelijk voor om - net als nu - Intercity 3000 altijd te rijden, vanwege diverse regionale aansluitingen Arnhem. Op die rustige momenten stappen reizigers uit de richting Arnhem en Nijmegen enerzijds en tussen Amsterdam Zuid en Schiphol Airport anderzijds over (net als in Dienstregeling 2024) in Utrecht Centraal. Op dit moment bedraagt in Utrecht Centraal de overstaptijd vier tot vijf minuten (overstap tussen Intercityseries 3000 en 3700). In de nieuwe structuur wordt dit circa achttien minuten (overstap tussen Intercityseries 3000 en 3100) doordat Intercity 3100 hier de basistrein is geworden.

¹ Maandag tot en met vrijdag: in avond na circa 22:00 uur. Zaterdag: in de ochtend tot circa 09:30 uur en avond na circa 22:00 uur. Zondag: in de ochtend tot circa 10:30 uur en avond na circa 22:00 uur.

Daarentegen wordt de overstaptijd vanuit de richting Eindhoven naar Schiphol Airport in de nieuwe structuur circa vijf minuten terwijl dit nu 21 minuten is. Vanuit reizigersaantallen bezien is de impact van deze uitruil van beide overstappen neutraal.



5.3 Versnelling Intercity Nijmegen – Schiphol Airport

De Intercity Nijmegen – Arnhem – Utrecht – Schiphol Airport (serie 3100) rijdt na Schiphol Airport door naar Den Haag Centraal. Door de nieuwe structuur hoeft deze treinserie niet meer in te wachten op station Amsterdam Bijlmer ArenA. Een rechtstreekse reis tussen Nijmegen, Arnhem Centraal, Amsterdam Zuid en Schiphol Airport met deze serie is hierdoor vier tot vijf minuten sneller.

5.4 Bediening station Veenendaal – De Klomp

Station Veenendaal-De Klomp wordt over de dag maximaal door twee in plaats van drie treinseries bediend. Hiermee wordt voorkomen dat de dienstregeling onnodig vaak verspringt. Hierover is afstemming geweest met de regionale OV-bedrijven om goede aansluitingen op het onderliggende OV te kunnen blijven bieden.

Bediening Veenendaal-De Klomp op maandag tot en met donderdag:

- Bediening door Intercity 3000 op de momenten dat Intercity 3200 niet rijdt. De vertrektijden richting Utrecht zijn dan .18 en .48 en richting Arnhem .14 en .44. Dit geldt in de ochtend tot circa 07:00 uur en in de avond vanaf circa 19:00 uur.
- Bediening door Intercity 3200 op de momenten dat deze rijdt. De vertrektijden richting Utrecht zijn dan .07 en .37 en richting Utrecht .22 en .52. Dit geldt tussen circa 07:00 en 19:00 uur.

Bediening Veenendaal-De Klomp op vrijdag tot en met zondag:

- Bediening door Intercity 3000 in basis op dezelfde momenten als op maandag tot en met donderdag. De vertrektijden richting Utrecht zijn dan .18 en .48 en richting Arnhem .14 en .44. Dit geldt voor de (vroeg) ochtend en de avond vanaf circa 19:00 uur met kleine verschillen tussen de vrijdag, zaterdag en zondag.
- Bediening door Intercity 3100 overdag. De vertrektijden richting Utrecht zijn dan .02 en .32 en richting Arnhem .27 en .57.

Net als bij de eerdere introductie van de tienminutentrein in 2022 loopt NS ook nu weer tegen de beperkingen van de infrastructuur aan. Hierdoor zijn de logistieke vrijheidsgraden en doorontwikkelmogelijkheden van de dienstregeling zeer beperkt. Dit is ook de reden dat bijvoorbeeld station Veenendaal-De Klomp niet stabiel in één treinserie opgenomen kan worden.

5.5 Betere verbinding in het weekend en vroegere en latere treinen van en naar Arnhem en Nijmegen

Op zaterdag en zondag rijdt NS de Intercity Arnhem Centraal – Utrecht Centraal – Schiphol Airport (serie 3100) weer van en naar Nijmegen. Nijmegen is daarmee ook in het weekend tussen circa 09:00 en 21:30 uur weer vier keer per uur rechtstreeks per Intercity verbonden met de Randstad en op zondag tussen circa 10:30 en 21:30 uur.

Op maandag tot en met vrijdag rijdt NS een extra vroege Intercity van Arnhem Centraal naar Amsterdam (rit 3012, vertrek 05:31 uur). NS start Intercity 3114 (vertrek 05:46 uur uit Arnhem) in Utrecht Centraal op in plaats van in Arnhem Centraal. Hierdoor start de kwartierdienst vanuit Arnhem richting Utrecht een kwartier later op (om 06:00 uur).

Op maandag tot en met donderdag rijdt NS de laatste trein van Nijmegen (rit 3086, vertrektijd 23:43 uur) naar Utrecht Centraal door naar Amsterdam Centraal zodat reizigers vanuit Arnhem en Nijmegen een latere rechtstreekse verbinding met Amsterdam krijgen. Op vrijdag en zaterdag is dit in Dienstregeling 2024 al het geval. Het kunnen inleggen van rit 3086 op maandag tot en met donderdag tussen Utrecht en Amsterdam kan alleen als het onderhoudsrooster wordt aangepast. Dit is nu nog niet met zekerheid te zeggen.

Ook rijdt NS op maandag tot en met zondag Intercity 3176 na Utrecht Centraal (en zondag Schiphol Airport) door naar Den Haag Centraal. Daarnaast voegt NS op elke dag een extra Intercity toe vanuit Nijmegen (vertrektijd 21:28 uur) naar Schiphol Airport en Den Haag Centraal.

Tot slot wil NS Nijmegen in de vroege ochtend en late avond beter verbinden met de Randstad. Zo rijdt NS op zondagochtend Intercity 3022 als volwaardige Intercity (vertrek uit Nijmegen om 07:43 uur). Reizigers van en naar de tussengelegen stations kunnen gebruik maken van de Sprinter (vertrek uit Nijmegen om 07:03 uur of 08:03 uur). Op maandag tot en met zondag rijdt NS in de late avond Intercity 3085 (vertrek uit Arnhem Centraal om 00:05 uur) en Intercity 3087 (vertrek uit Arnhem Centraal om 00:35 uur) tussen Arnhem en Nijmegen als volwaardige Intercity. Om deze ritten te kunnen versnellen rijdt NS maandag tot en met zondag een extra Sprinter van Arnhem Centraal (vertrektijd 00:41 uur, rit 7690) naar Nijmegen. Hierdoor krijgen reizigers van en naar stations Arnhem Zuid en Nijmegen Lent ook een extra late verbinding. De laatste Intercity (3091) van Arnhem Centraal (vertrektijd 01:35

uur) naar Nijmegen blijft stoppen in Elst (net als in Dienstregeling 2024). Op woensdag en donderdag is er nog een conflict met het onderhoudsrooster. Nu is nog niet met zekerheid te zeggen of deze kan worden aangepast.

5.6 Sprinter Utrecht – Tiel/'s-Hertogenbosch

De doorkoppeling van de Sprinters op het traject Woerden-Geldermalsen verschilt op maandag tot en met donderdag overdag en op vrijdag, zaterdag, zondag en in de avonden:

Maandag tot en met donderdag overdag:

- Twee keer per uur Sprinter 's-Hertogenbosch – Utrecht – Leiden (serie 8800)
- Twee keer per uur Sprinter Tiel – Utrecht – Den Haag Centraal (serie 6900)

Vrijdag, zaterdag, zondag en in de avonden:

- Twee keer per uur Sprinter 's-Hertogenbosch – Utrecht – Den Haag Centraal (serie 6000)
- Twee keer per uur Sprinter Tiel – Utrecht – Leiden (serie 6700)



5.7 Belangrijkste reizigerseffecten

Voordelen:

- Circa 32.000 reizen per dag profiteren van vier tot vijf minuten reistijdverkorting door het versnellen van de Intercity Nijmegen – Arnhem – Utrecht – Schiphol Airport (serie 3100).
- Circa 12.000 reizen per dag profiteren op maandag tot en met donderdag van de herintroductie van de tienminutentrein in de het dal (tussen de spitsen) tussen Arnhem, Utrecht Centraal, Schiphol Airport en verder.

6 Utrecht: frequentieverhogingen en betere bereikbaarheid in de vroege ochtend en late avond

Voor de uitwerking van de Intercity's Arnhem/Eindhoven – Utrecht – Schiphol/Amsterdam verwijst NS naar Hoofdstuk 5 en voor de uitwerking naar de corridor Utrecht – Woerden – Leiden naar hoofdstuk 11.

6.1 Latere reismogelijkheid Sprinter Utrecht Centraal – Amersfoort

De laatste Sprinter van Utrecht Centraal naar Amersfoort Centraal (serie 5600) vertrekt voortaan op maandag tot en met vrijdag om 00:20 uur vanuit Utrecht Centraal (rit 5689). Hiermee is de laatste reismogelijkheid vanuit Utrecht naar Bilthoven en Den Dolder een kwartier later en vanuit Bilthoven en Den Dolder naar Amersfoort Centraal een uur later dan in Dienstregeling 2024.

6.2 Sprinter Utrecht Centraal – Baarn rijdt elk half uur

NS rijdt de Sprinter tussen Utrecht Centraal en Baarn (serie 5500) zeven dagen in de week elk half uur tot ongeveer 22:00 uur. Daarna rijdt NS tot middernacht één keer per uur. Hiermee herstelt NS grotendeels de ontstane uurdiensten in de avonduren en in het weekend.

Ongewijzigd blijft dat NS tot 13:15 uur in Baarn een aansluiting biedt vanuit Soest richting de Sprinter naar Amsterdam Centraal (serie 5800) en vanaf 13:15 uur een aansluiting biedt vanuit Amsterdam op de Sprinter richting Soest. Na 22:00 uur biedt de Sprinter Utrecht – Baarn in Baarn altijd een aansluiting van en naar Hilversum. Dit verkort de reistijd van Baarn naar Utrecht met circa vijf minuten.

6.3 Extra vroege en late treinen tussen Utrecht, Hilversum en Almere

In Dienstregeling 2024 werd de Sprinter Utrecht – Almere (serie 4900) de basistrein tussen Hilversum en Utrecht Centraal. In Dienstregeling 2025 voegt NS treinen toe. Op zaterdagochtend rijdt NS in beide richtingen twee extra Sprinters tussen Utrecht Centraal en Hilversum (ritten 4914 en 4918), waardoor vanaf circa 05:30 uur meteen een halfuurdienst ontstaat tussen beide steden.

NS rijdt op vrijdag- en zaterdagavond de laatste Sprinter van Almere Centrum naar Utrecht Centraal een uur later, namelijk om 00:51 uur uit Almere (rit 4991). Hiermee kunnen reizigers in het weekend vanuit Flevoland en het Gooi nog laat reizen naar Utrecht Centraal, waar zij eventueel kunnen overstappen op het nachtnet.

6.4 Frequentieverhoging tussen Utrecht, Hilversum, Weesp en Hoofddorp

NS rijdt in Dienstregeling 2025 de Sprinter Utrecht – Hilversum – Hoofddorp (serie 5700) weer op vrijdag, zaterdag en zondag. Hiermee brengt NS op die dagen de kwartierdienst terug in het Gooi. Op werkdagen rijdt de Sprinter Utrecht – Hilversum – Hoofddorp vanaf de vroege ochtend tot circa 20:00 uur. Op zaterdagavond en zondagavond rijdt NS nog een extra rit van Utrecht Centraal via Weesp naar Hoofddorp gezien de vervoersvraag (rit 5768). Op zaterdag rijdt deze Sprinter vanaf 09:00 uur en op zondag vanaf 10:00 uur.

6.5 Hogere frequentie station Utrecht Overvecht

De trein tussen Utrecht Centraal en Utrecht Maliebaan (het spoorwegmuseum) stopt ook op station Utrecht Overvecht. Hierdoor profiteren reizigers tussen Utrecht Centraal en Utrecht

Overvecht van meer verbindingen en verbetert de reis tussen het Gooi en de regio Amersfoort enerzijds en het spoorwegmuseum anderzijds.

6.6 Sprinter Amsterdam Centraal – Amersfoort – Amersfoort Vathorst: vaker van en naar Vathorst

De Sprinter Amsterdam Centraal – Amersfoort – Amersfoort Vathorst (serie 5800) rijdt in Dienstregeling 2024 na 20:00 uur niet tussen Amersfoort Centraal en Amersfoort Vathorst. NS wil de bediening op dit traject uitbreiden. De Sprinter Amsterdam Centraal – Amersfoort zal in Dienstregeling 2025 op zondag tot en met donderdag tot circa 22:00 uur doorrijden van en naar Amersfoort Vathorst. Op vrijdag en zaterdag rijdt deze Sprinter tot circa 00:00 uur van en naar Amersfoort Vathorst.

Op werkdagen (rit 5816, vertrektijd 06:22 uur) en op zondag (rit 5824, vertrektijd 08:22 uur) rijdt NS twee ritten niet vanaf Amersfoort Vathorst maar vanaf Amersfoort Centraal omdat hiermee de treindienst efficiënter kan worden opgestart.

In Dienstregeling 2024 reed Sprinter 5800 na Amsterdam Centraal door richting Hoofddorp. Vanwege de Airport Sprinter rijdt deze Sprinter voortaan van en naar Amsterdam Centraal.

6.7 Gewijzigde structuur traject Den Haag / Rotterdam - Gouda – Utrecht – Amersfoort – Amersfoort Schothorst

De Intercity's Den Haag Centraal – Utrecht Centraal rijden voortaan elk half uur door naar Enschede (serie 1700), in plaats van één keer per uur. De overige twee Intercity's rijden voortaan door via Amersfoort Centraal naar Zwolle en vervolgens naar Groningen (één keer per uur, serie 500) en Leeuwarden (één keer per uur, serie 600). Daarmee ontstaan snellere rechtstreekse reismogelijkheden tussen Den Haag Centraal enerzijds en Noord-/Oost-Nederland anderzijds.

De Intercity's die voorheen vanuit Rotterdam via Gouda en Utrecht naar Amersfoort en Groningen/Leeuwarden reden, rijden in de nieuwe structuur tot Utrecht (serie 2000). Reizigers tussen Rotterdam en Amersfoort houden een rechtstreekse verbinding via de HSL-route Schiphol Airport – Hilversum (reistijd 67 minuten), of stappen voortaan over in Gouda (58 minuten, huidige reistijd 57 minuten).

Doordat de Intercity's vanuit Amersfoort Schothorst ieder half uur via Schiphol Airport en de HSL naar Rotterdam Centraal rijden, stappen Intercity-reizigers tussen Amersfoort Schothorst en Utrecht Centraal en Den Haag Centraal voortaan over in Amersfoort Centraal.

6.8 Frequentieverhogingen Den Haag / Rotterdam - Gouda – Utrecht

NS breidt de frequentie van de Intercity's tussen Den Haag en Utrecht en tussen Rotterdam en Utrecht uit ten opzichte van Dienstregeling 2024. Zo starten de kwartierdiensten voortaan al op vrijdagochtend in plaats van vrijdagmiddag.

Op zaterdagochtend starten de kwartierdiensten een uur eerder (rond 10:00 uur) en op zondagochtend een kwartier eerder (10:33 uur vanuit Utrecht, 10:50 uur vanuit Rotterdam).

Op maandag tot en met donderdag rijdt de kwartierdienst vanuit Rotterdam richting Utrecht een kwartier langer door (vertrek 20:50 uur), in de andere richting stopt de kwartierdienst in de avond elke dag een kwartier eerder (20:33 uur).

Op vrijdag en zaterdag rijdt NS de laatste Intercity van Zwolle naar Utrecht Centraal door naar Den Haag Centraal (vertrek uit Utrecht Centraal om 00:43 uur) waardoor een extra late reismogelijkheid ontstaat naar Den Haag Centraal.

6.9 Frequentieverhoging Sprinter Breukelen – Driebergen-Zeist – Rhenen

De sprinter Breukelen – Rhenen (serie 7300) biedt net als voorgaande jaren de basisbediening op dit traject. In de spits vult NS dit aan met de Sprinter Uitgeest – Driebergen-Zeist (serie 7400) waardoor er op die momenten tussen Breukelen en Driebergen-Zeist vier Sprinters per uur rijden.

Vanuit Rhenen vertrekt de eerste Sprinter op werkdagen voortaan een kwartier later, namelijk om 06:08 uur (aankomst in Utrecht om 06:46 uur), in plaats van 05:53 uur. Tussen Utrecht en Breukelen rijdt op werkdagen in beide richtingen de eerste Sprinter tien minuten eerder. De eerste Sprinter in beide richtingen rijdt voortaan vanaf of tot Breukelen en biedt daar een overstap vanuit of richting Amsterdam. In de late avond voegt NS een rit toe, namelijk een Sprinter van 00:28 uur vanuit Breukelen naar Utrecht waardoor NS tot circa 01:30 uur een halfuurdienst rijdt. De late rit van Rhenen naar Den Helder (rit 7384, vertrek 23:38 uur uit Rhenen) rijdt voortaan niet verder dan Breukelen, waar een overstap geboden wordt op een vervangende Sprinter richting Amsterdam en verder.

Tussen Driebergen-Zeist, Breukelen en Uitgeest rijdt NS in de brede spits een derde en vierde Sprinter (serie 7400). NS voegt in de ochtendspits drie extra ritten toe van Utrecht Centraal (vertrek om 08:24, 08:54 en 09:24 uur) naar Driebergen-Zeist en van Driebergen-Zeist naar Amsterdam Centraal (vertrek om 08:51, 09:21) en naar Utrecht Centraal (vertrek om 09:51 uur).

In de avondspits start NS eerder met de kwartierdienst vanuit Driebergen-Zeist (de eerste Sprinter vertrekt om 15:21 naar Utrecht Centraal en Uitgeest). Vanuit Amsterdam Centraal richting Utrecht start NS de kwartierdienst één uur eerder op (vanaf 14:39 uur) en rijdt aan het einde van de avondspits een extra Sprinter van Amsterdam Centraal (vertrek om 19:09 uur) naar Utrecht Centraal. Ook vanuit Utrecht Centraal rijdt een extra sprinter om 19:08 uur naar Amsterdam Centraal. De laatste sprinter van Amsterdam Centraal (vertrek om 19:23) naar Uitgeest verval.

6.10 Belangrijkste reizigerseffecten

Voordelen:

- Circa 5.000 reizen per dag profiteren van de halfuurdienst in het weekend tussen Utrecht en Baarn.
- Circa 150 reizen per dag profiteren van de langere kwartierdienst tussen Amersfoort Centraal en Amersfoort Vathorst.
- Circa 23.000 reizen per dag profiteren van de kwartierdienst op vrijdag tussen Den Haag / Rotterdam en Utrecht.

Nadelen:

- Circa 2.800 reizen per dag tussen Rotterdam en Amersfoort en verder krijgen een extra overstap op Utrecht Centraal of reizen rechtstreeks via Schiphol.
- Minder dan 20 reizen per dag kunnen tussen Amersfoort Vathorst en Amersfoort Centraal niet meer gebruik maken van rit 5816.

7 Noord-Holland: introductie Airport Sprinter en frequentieverhogingen in de spits en late avond

7.1 Airport Sprinter Amsterdam Centraal – Schiphol – Hoofddorp

NS introduceert in 2025 de Airport Sprinter tussen Hoofddorp, Schiphol Airport en Amsterdam Centraal. Deze treindienst (series 8100, 8200, 8300, 8400) rijdt zeven dagen per week hoogfrequent, namelijk acht keer per uur op het grootste deel op de dag.

De precieze frequenties zijn in onderstaand overzicht opgenomen:

		5:00-5:59	6:00-6:59	7:00-7:59	8:00-8:59	9:00-9:59	10:00-10:59	11:00-11:59	12:00-12:59	13:00-13:59	14:00-14:59	15:00-15:59	16:00-16:59	17:00-17:59	18:00-18:59	19:00-19:59	20:00-20:59	21:00-21:59	22:00-22:59	23:00-23:59	00:00-00:59	01:00-01:59
Hoofddorp	ma-do	2	7	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	7	4	4	3	2	1
richting	vrij	2	7	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	7	4	4	4	3	1
Amsterdam	za	2	4	4	4	7	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	7	4	4	4	3	1
Centraal	zo	2	4	4	4	7	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	7	4	4	3	2	1
Amsterdam	ma-do	4	6	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	4	4	3	2	1
Centraal	vrij	4	6	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	4	4	4	3	1
richting	za	4	4	4	4	7	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	4	4	4	3	1
Hoofddorp	zo	3	4	4	4	7	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	4	4	3	2	1

In combinatie met de Sprinter Hoorn Kersenboogerd – Hoofddorp (serie 4100) ontstaat er hierdoor via de Westtak tussen Hoofddorp en Amsterdam Sloterdijk een frequentie van tien Sprinters per uur.

De bereikbaarheid van station Amsterdam Lelylaan verbetert aanzienlijk: de frequentie tussen Amsterdam Lelylaan en Amsterdam Centraal gaat van vier naar acht treinen per uur en tussen Amsterdam Lelylaan en Schiphol Airport van zes naar tien treinen per uur (acht keer per uur van en naar Amsterdam Centraal, twee keer per uur van en naar Zaandam en Hoorn)

NS herstelt de kwartierdienst tussen Schiphol Airport en Lelystad in de daluren en op zaterdag (zie hoofdstuk 9). Hiermee rijdt NS op de deeltrajecten met verschillende series tussen Rotterdam Centraal, Schiphol Airport, Amsterdam Zuid, Almere en Lelystad op maandag tot en met vrijdag tussen circa 06:30 uur en circa 20:00 uur een kwartierdienst met Intercity's. Op zaterdag is dit tussen circa 10:00 uur en circa 20:00 uur. Op zondag rijdt NS tussen Schiphol Airport en Lelystad Centrum een halfuurdienst met Intercity's.

Door deze nieuwe structuur rijden de Sprinters (series 4600 en 5800) tussen Weesp en Amsterdam Centraal niet meer verder richting Schiphol Airport, zij keren op Amsterdam Centraal. Reizigers die doorreizen naar Amsterdam Sloterdijk, Amsterdam Lelylaan, Schiphol Airport en Hoofddorp stappen over op de Airport Sprinter.

Reizigers die vanuit Rotterdam Centraal via de HSL naar Amsterdam Centraal reizen, stappen in Schiphol Airport over op de Airport Sprinter. Deze reizigers kunnen het centrum van Amsterdam vanaf Amsterdam Zuid ook bereiken met een overstap op de metro (Noord/Zuidlijn).

7.2 Frequentieverhoging Intercity's Alkmaar – Amsterdam Centraal

NS verhoogt in Dienstregeling 2025 de frequentie op het traject Alkmaar - Amsterdam Centraal (serie 2700) op vrijdag voor 15:00 uur en op zaterdag en zondag. Hierdoor rijdt NS elke dag weer vier Intercity's per uur tussen Alkmaar en Amsterdam Centraal.

De Intercity Den Helder – Nijmegen (serie 3000) rijdt zeven dagen per week, de gehele dag twee keer per uur in beide richtingen. Dit is in de avonduren een uitbreiding ten opzichte van Dienstregeling 2024.

Aanvullend rijdt er maandag tot en met donderdag een Intercity Alkmaar – Maastricht (serie 2700), waarvan in de ochtendspits twee ritten starten in Den Helder en in de avondspits twee ritten doorrijden naar Den Helder. Op vrijdag tot en met zondag rijdt NS een Intercity Alkmaar – Amsterdam Centraal (serie 2700), op Amsterdam Sloterdijk is een overstap met de Intercity Enkhuizen – Maastricht (serie 2900).

Van maandag tot en met vrijdag start NS met de kwartierdienst tussen Alkmaar en Amsterdam Centraal om 06:14 uur, op zaterdag om 08:44 uur en op zondag om 09:44 uur. NS rijdt de kwartierdienst tot ongeveer 19:00 uur maar op zondagavond tot ongeveer 21:30 uur gezien de hogere vervoersvraag.

7.3 Intercity's Haarlem – Amsterdam Centraal

De Intercity Amsterdam Centraal – Haarlem – Leiden Centraal – Den Haag Centraal (serie 2100) rijdt in Dienstregeling 2025 zeven dagen per week. Op maandag tot en met donderdag en op zondag vertrekt de laatste rit in deze serie om 21:50 uur uit Amsterdam Centraal en eindigt in Haarlem.

In combinatie met de Intercity Amsterdam – Haarlem – Vlissingen (serie 2200/2300) rijden de hele week de gehele dag vier Intercity's per uur tussen Haarlem en Amsterdam Centraal. Op zaterdagochtend rijden de eerste drie treinen (tussen ongeveer 8:00 – 10:00 uur) in beide richtingen voortaan alleen tussen Amsterdam Centraal en Haarlem. Dat sluit beter aan bij de vervoersvraag. Vanaf 10:00 uur rijdt NS een kwartierdienst tussen Amsterdam Centraal, Haarlem, Leiden Centraal en verder.

7.4 Spitspendel Alkmaar – Haarlem keert deels terug

NS wil de Intercity tussen Alkmaar en Haarlem in de spits (serie 3400) deels weer rijden met twee ritten per spitsrichting. In de ochtendspits rijdt NS vanuit Alkmaar om 07:20 en 07:50 uur een Intercity naar Haarlem die ook stopt op de stations Heiloo, Castricum en Beverwijk. In de avondspits vertrekken de Intercity's uit Haarlem om 17:12 en 17:42 uur richting Alkmaar met dezelfde tussenstops. De reistijd tussen Alkmaar en Haarlem neemt af met ongeveer elf tot dertien minuten. Op vrijdag is de reizigersvraag lager en rijdt NS deze treinen niet.

7.5 Traject Haarlem – Alkmaar

Tussen Haarlem en Alkmaar rijden in Dienstregeling 2025 twee sprinters per uur van Hoorn naar Amsterdam via Alkmaar en Haarlem (serie 4800). De laatste reismogelijkheid van Alkmaar naar Hoorn wordt op zondag tot en met donderdag een half uur later, namelijk om 00:01 uur vanuit Alkmaar naar Hoorn (rit 4889). Op vrijdag en zaterdag blijft de laatste reismogelijkheid om 00:31 uur vanuit Alkmaar (rit 4891).

7.6 Sprinter Hoorn Kersenboogerd – Hoofddorp

Deze trein rijdt in Dienstregeling 2024 nog tot Den Haag Centraal op maandag tot en met donderdag. In Dienstregeling 2025 rijdt deze Sprinter tussen Hoorn Kersenboogerd en Hoofddorp (serie 4100). Reizigers tussen Hoorn en Nieuw-Vennep, Sassenheim, Leiden en verder stappen in Schiphol Airport over.

De Sprinter zal zeven dagen per week twee keer per uur rijden, ook in de avonduren en in het weekend. NS biedt de laatste reismogelijkheid elke dag van de week van Hoofddorp naar Hoorn een half uur later, namelijk om 00:08 uur vanuit Hoofddorp. De laatste twee Sprinters van de dag (ritten 4182 en 4184, vertrek uit Hoofddorp om 23:38 uur en 00:08 uur) rijden tot Hoorn.

7.7 Intercitystop Purmerend

NS is na goed overleg met de gemeente Purmerend en de Mobiliteitsregio Amsterdam in Dienstregeling 2023 gestart met de pilot om de Intercity Enkhuizen – Amsterdam Centraal (in Dienstregeling 2024 serie 4500, in Dienstregeling 2025 serie 3700) in de spits extra te laten stoppen op station Purmerend. De pilot wordt medio 2024 geëvalueerd. Afhankelijk van de uitkomsten continueert NS de Intercitystop op Purmerend wel of niet.

7.8 Sprinter Uitgeest – Amsterdam

NS rijdt de Sprinter 4000 van Uitgeest via Breukelen en Woerden naar Rotterdam zeven dagen per week twee keer per uur. In aanvulling daarop rijdt NS in de ochtend- en avondspits van maandag tot en met vrijdag in de spits een derde en vierde Sprinter per uur tussen Uitgeest, Amsterdam en Breukelen (serie 7400). In hoofdstuk 6.9 heeft NS de wijzigingen beschreven.

De late rit van de Sprinter Rhenen – Amsterdam/Alkmaar/Den Helder wordt tussen Amsterdam Centraal en Alkmaar/Den Helder vervangen door een extra Intercity vanuit Nijmegen (rit 3086). Deze rit rijdt op maandag tot en met donderdag van Nijmegen naar Alkmaar, op vrijdag en zaterdag naar Den Helder, en stopt tussen Amsterdam Centraal en Alkmaar/Den Helder op alle tussengelegen stations. Hierdoor wordt voor late reizigers vanuit Utrecht richting Noord-Holland een snellere, rechtstreekse reis geboden.

7.9 Sprinter Amsterdam – Haarlem – Zandvoort/Hoorn

In Dienstregeling 2025 rijden vier Sprinters per uur tussen Amsterdam en Haarlem, waarvan twee Sprinters per uur doorrijden naar Zandvoort (serie 5400) en twee Sprinters per uur naar Alkmaar en Hoorn (serie 4800). Beide series rijden zeven dagen per week, de gehele dag, nagenoeg altijd twee keer per uur.

De eerste Sprinter van Amsterdam Centraal op werkdagen richting Zandvoort vertrekt voortaan een half uur eerder (rit 5427, vertrek 06:11 uur uit Amsterdam Centraal). Op zondag rijdt NS een extra rit van Amsterdam Centraal naar Zandvoort (rit 5435, vertrek 08:11 uur uit Amsterdam) zodat vanaf 08:00 uur twee keer per uur wordt gereden. Op zondag wordt de laatste rit vanuit Zandvoort naar Haarlem een halfuur eerder gereden dan in Dienstregeling 2024, namelijk om 00:19 uur (rit 5480). De laatste rit van Haarlem naar Zandvoort vertrekt eveneens een halfuur eerder op zondag, namelijk om 00:00 uur.

NS rijdt in 2025 extra treinen van en naar Zandvoort tijdens het strandseizoen, met dezelfde structuur als in dienstregeling 2022 en eerder. Serie 5400 tussen Amsterdam en Zandvoort vormt de basistrein en rijdt de gehele dag. Afhankelijk van de verwachte drukte en bij een temperatuur van 22 graden of hoger zal de frequentie opgehoogd worden naar vier ritten per uur (serie 15400) tussen Haarlem en Zandvoort, of zelfs naar zes ritten per uur (serie 25400) tussen Haarlem en Zandvoort.

7.10 Sprinters rondom de knoop Weesp rijden weer elk kwartier

De knoop Weesp bestaat in Dienstregeling 2025 uit de volgende vier treinseries:

Het ene kwartier:

- Twee keer per uur Sprinter Lelystad – Almere – Weesp – Schiphol – Leiden – Den Haag (serie 4300).
- Twee keer per uur Sprinter Amersfoort – Hilversum – Weesp – Amsterdam Centraal (serie 5800).

Het andere kwartier:

- Twee keer per uur Sprinter Almere Oostvaarders – Weesp – Amsterdam Centraal (serie 4600, tot ongeveer 20:00 uur).
- Twee keer per uur Sprinter Utrecht – Hilversum – Weesp – Schiphol – Hoofddorp (serie 5700, tot ongeveer 20:00 uur) .



NS rijdt in Dienstregeling 2025 elke dag kwartierdiensten met Sprinters rond Weesp tot ongeveer 20:00 uur en daarna elk half uur. Dit is een forse uitbreiding ten opzichte van Dienstregeling 2024.

De Sprinter tussen Utrecht, Hilversum, Weesp en Hoofddorp (serie 5700) rijdt dus voortaan weer zeven dagen per week tot 20:00 uur, ook in de daluren. De stations op dit traject worden daarmee weer elk kwartier bediend. Op zaterdagavond en zondagavond rijdt NS nog een extra rit van Utrecht Centraal via Weesp naar Hoofddorp gezien de vervoersvraag.

7.11 Nachttrein Alkmaar – Amsterdam

NS is voornemens vanaf Dienstregeling 2025 een nachttrein tussen Alkmaar en Amsterdam te gaan rijden. Deze nachttrein wordt tot stand gebracht op verzoek van de gemeente Alkmaar en vindt plaats onder voorbehoud van instemming en financiering van de gemeenteraad van Alkmaar (Q1 2024). De nachttrein zal rijden in de nacht van vrijdag op zaterdag en in de nacht van zaterdag op zondag en zal geen andere stations aandoen. De

frequentie van de nachttrein en tijdstippen zijn onderdeel van de nadere uitwerking en afstemming tussen NS en de gemeente Alkmaar.

7.12 Sprinter Hoofddorp - Leiden Centraal

De Sprinter Utrecht Centraal – Hilversum – Schiphol Airport rijdt voortaan op werkdagen na Hoofddorp verder naar Leiden Centraal. Hierdoor Rijdt NS elke werkdag, ook op vrijdag, weer vier Sprinters per uur overdag tussen Leiden Centraal en Schiphol Airport.

7.13 Belangrijkste reizigerseffecten

Voordelen:

- Circa 26.000 reizen per dag profiteren van de verhoogde frequentie tussen Amsterdam Lelylaan en Amsterdam Centraal / Schiphol Airport.
- Circa 4.600 reizen per dag tussen Amsterdam Zuid en Rotterdam Centraal profiteren van de rechtstreekse verbinding via de Hogesnelheidslijn.
- Circa 1.800 reizen per dag profiteren van de vier spitsritten per dag tussen Haarlem en Alkmaar.
- Circa 18.000 reizen per dag profiteren van de kwartierdienst tussen Alkmaar en Amsterdam Centraal op vrijdag, zaterdag en zondag overdag.
- Circa 8.500 reizen per dag profiteren van de halfuurdienst tussen Hoofddorp en Hoorn Kersenboogerd in het weekend.
- Circa 13.000 reizen per dag profiteren van de kwartierdienst met Sprinters tussen Hilversum en Amsterdam.

Nadelen:

- Circa 4.200 reizen per dag tussen Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal kennen voortaan een overstap op Schiphol Airport of gebruiken de Oude Lijn.
- Circa 10.400 reizen per dag tussen Amsterdam Muiderpoort en verder en Amsterdam Sloterdijk en verder hebben voortaan een overstap op Amsterdam Centraal.

8 Vrijdag en zaterdagavond: Amsterdam – Haarlem - Leiden

8.1 Forse uitbreiding Intercity's op de late vrijdag- en zaterdagavond tussen Amsterdam, Haarlem, Leiden en Den Haag

NS wil in Dienstregeling 2025 de Intercity's tussen Den Haag Centraal, Leiden, Haarlem en Amsterdam (serie 2100) op vrijdag- en zaterdagavond tot circa 00:30/01:00 uur elk kwartier rijden. Dit betekent een aanzienlijke verbetering voor reizigers in de westelijke Randstad in de avonden op het gebied van frequentie en tussenliggende aansluitingen. NS verwacht dat deze uitbreiding stimuleert om in het weekend meer van de trein gebruik te maken in plaats van de auto omdat reizigers op die momenten minder op de reisplanner hoeven te letten en latere reismogelijkheden krijgen na bijvoorbeeld een concertbezoek.

Tot circa 00:30 uur rijden de volgende Intercity's:

- Twee keer per uur Intercity Amsterdam Centraal – Vlissingen (serie 2200/2300)
- Twee keer per uur Intercity Amsterdam Centraal – Den Haag Centraal (serie 2100)
- Twee keer per uur Intercity Utrecht Centraal– Schiphol Airport – Den Haag Centraal (serie 3100)

Tot circa 23:00 uur rijdt NS ook nog een derde en vierde Intercity tussen Schiphol Airport, Leiden Centraal en Rotterdam Centraal (serie 3500, Dordrecht – Schiphol Airport – Venlo) waardoor tot in de late avond op alle Intercitylijnen rond Leiden Centraal een kwartierdienst ontstaat.

8.2 Belangrijkste reizigerseffecten

Voordelen:

- Circa 7.500 reizen per dag profiteren van de kwartierdienst met Intercity's tussen Amsterdam en Den Haag op vrijdag- en zaterdagavond.

9 Flevoland: verbonden met de hogesnelheidslijn en frequentieverhogingen Sprinters en Intercity's

De nieuwe structuur van de dienstregeling in 2025 zorgt dat Flevoland kan profiteren van snellere verbindingen via de HSL. Er ontstaan snellere en rechtstreekse verbindingen van Lelystad en Almere naar Rotterdam, Breda en zelfs Antwerpen-Centraal en Brussel-Zuid. Ook rijdt NS weer kwartierdiensten met Sprinters en Intercity's in de daluren.

9.1 Intercityverbindingen Flevoland

Door de verbouwing van Amsterdam Centraal en de nieuwe structuur in Dienstregeling 2025 rijden twee Intercity's vanaf de HSL via Amsterdam Zuid door naar Almere Centrum en Lelystad. In Dienstregeling 2025 rijden de volgende Intercity-series in Flevoland (niet alle stations worden benoemd):

- Twee keer per uur Intercity Amsterdam Centraal – Almere Centrum (serie 2600).
- Eén keer per uur Intercity Lelystad Centrum – Almere Buiten – Almere Centrum – Duivendrecht – Amsterdam Zuid – Schiphol Airport – Rotterdam Centraal (serie 2400, rijdt maandag tot en met zaterdag tot ongeveer 20:00 uur).
- Eén keer per uur Intercity Lelystad Centrum – Almere Buiten – Almere Centrum – Duivendrecht – Amsterdam Zuid – Schiphol Airport – Rotterdam Centraal – Brussel-Zuid (serie 9500, maandag tot en met zaterdag na ongeveer 20:00 uur en op zondag niet op het traject Amsterdam Zuid – Lelystad).
- Twee keer per uur Intercity Groningen/Leeuwarden – Zwolle – Almere Centrum – Amsterdam Zuid – Schiphol Airport (serie 700/800)



9.2 Frequentieverhogingen Intercity's Lelystad – Almere – Schiphol Airport

Op het traject tussen Schiphol en Lelystad rijdt NS weer kwartierdiensten in de daluren en op zaterdag. Tussen Rotterdam Centraal en Lelystad Centrum wordt op werkdagen tussen 06:24 en 20:06 uur en op zaterdag tussen 09:54 en 20:06 uur vier keer per uur gereden.

9.3 Frequentieverhogingen Sprinters Almere – Weesp en verder

NS rijdt in Dienstregeling 2025 elke dag tot 20:00 uur weer kwartierdiensten met Sprinters rond Weesp. In vergelijking met Dienstregeling 2024 rijden de Sprinter Almere – Weesp – Amsterdam Centraal en de Sprinter Utrecht – Weesp – Hoofddorp weer overdag tussen de spitsen, alsmede op vrijdag t/m zondag overdag.

Door de komst van de Airport Sprinter rijdt de Sprinter tussen Almere Oostvaarders en Amsterdam Centraal niet meer verder richting Amsterdam Sloterdijk. Reizigers stappen in Amsterdam Centraal over. NS rijdt de Sprinter Lelystad Centrum – Hoofddorp (serie 4300) door van en naar Den Haag Centraal.

9.4 Betere bediening Almere Buiten en Duivendrecht

Station Almere Buiten wordt voortaan weer op maandag tot en met zaterdag overdag twee keer per uur bediend door een Intercity en zeven dagen per week tot 20:00 uur ook weer door vier Sprinters per uur. NS bedient Duivendrecht op maandag tot en met zaterdag tot ongeveer 20:00 uur twee keer per uur rechtstreeks met een Intercity van en naar Almere en Lelystad. Daarmee verbetert ook de verbinding tussen Flevoland en Amsterdam Zuidoost.

9.5 Verbinding Lelystad – Almere – Leiden – Den Haag

Reizigers tussen Almere en Lelystad enerzijds en Leiden en Den Haag anderzijds krijgen door de nieuwe structuur een extra overstap op Amsterdam Zuid. De reistijd van Almere naar Leiden bedroeg in Dienstregeling 2024 ongeveer 45 minuten zonder overstap. Dat wordt in Dienstregeling 2025 ongeveer 55 minuten met een overstap.

9.6 Intercity Almere Centrum – Amsterdam Centraal

NS rijdt de laatste Intercity van Amsterdam Centraal naar Almere in Dienstregeling 2025 een half uur later op vrijdag en zaterdag ten opzichte van Dienstregeling 2024, de laatste Intercity vertrekt op die dagen om 00:38 uur in plaats van 00:08 uur.

9.7 In de avonduren frequentieverhogingen Sprinter Lelystad – Zwolle (zie ook Hoofdstuk 3)

Door de gewijzigde tijdligging van de Sprinter boven Zwolle treden er ook wijzigingen op tussen Zwolle en Lelystad. NS rijdt de halfuurdienst elke dag in beide richtingen langer door in de avonduren. Ook rijdt NS de laatste Sprinter van Zwolle naar Lelystad een half uur later, namelijk om 00:37 uur. Dit is gunstig omdat reizigers vanuit veel gebieden een half uur later naar Kampen Zuid en Dronten kunnen vertrekken.

Op zondagochtend vertrekt de eerste trein uit Zwolle naar Lelystad een half uur eerder. Op zaterdag start NS de halfuurdienst op vanaf circa 08:30 uur vanuit Zwolle naar Lelystad en vanaf circa 09:30 uur uit Lelystad, dit is een half uur later dan in Dienstregeling 2024.

9.8 In het weekend een extra late Sprinter Almere – Hilversum – Utrecht

NS rijdt op vrijdag- en zaterdagavond de laatste Sprinter van Almere Centrum naar Utrecht Centraal een uur later, namelijk om 00:51 uur uit Almere. Hiermee kunnen reizigers in het

weekend vanuit Flevoland en het Gooi nog laat reizen naar Utrecht Centraal, waar zij eventueel kunnen overstappen op het nachtnet.

9.9 Nachttrein Almere – Amsterdam

NS is voornemens per dienstregeling 2025 een nachttrein tussen Almere en Amsterdam te gaan rijden. Deze nachttrein wordt tot stand gebracht op verzoek van de gemeente Almere en vindt plaats onder voorbehoud van instemming en financiering van de gemeenteraad van Almere. De nachttrein zal rijden in de nacht van vrijdag op zaterdag en in de nacht van zaterdag op zondag en zal mogelijk ook Lelystad Centrum bedienen. De frequentie van de nachttrein en tijdstippen zijn onderdeel van de nadere uitwerking en afstemming tussen NS en de gemeente Almere, en eventueel Lelystad.

9.10 Belangrijkste reizigerseffecten

Voordelen:

- Circa 1.600 reizen per dag profiteren van de reistijdversnelling tussen Lelystad/Almere en Rotterdam.
- Circa 9.500 reizen per dag profiteren van de kwartierdienst op maandag tot en met zaterdag overdag tussen Lelystad Centrum, Almere Centrum, Amsterdam Zuid, Schiphol Airport en Rotterdam Centraal.
- Circa 2.400 reizen per dag profiteren van de rechtstreekse verbinding tussen Flevoland en Duivendrecht.
- Circa 6.600 reizen per dag profiteren van de uitgebreide bediening van Almere Buiten.
- Circa 2.800 reizen per dag profiteren van de kwartierdienst in de daluren en het weekend met Sprinters tussen Almere en Amsterdam Centraal.

Nadelen:

- Circa 2.400 reizen per dag tussen Flevoland en Leiden/Den Haag krijgen een extra overstap in Amsterdam Zuid.

10 Zuid-Holland: nieuwe tienminutenSprinter, frequentieverhogingen, avondtreinen in het weekend

Voor de uitbreiding van de tienminutendiensten van Intercity's en Sprinters op de Oude Lijn Dordrecht-Rotterdam-Den Haag-Leiden richting Schiphol en verder, verwijst NS naar hoofdstuk 5, voor de uitbreiding op vrijdag- en zaterdagavond naar hoofdstuk 8 en voor de uitwerking naar de corridor Utrecht – Woerden – Leiden naar hoofdstuk 11.

10.1 Introductie tienminutenSprinter Dordrecht – Rotterdam Centraal – Den Haag Centraal

Voor de start van Dienstregeling 2025 komen het derde en vierde spoor en een extra perron in de tunnel van Delft beschikbaar. Dit geeft mogelijkheden die NS graag benut om de bereikbaarheid van, naar, maar met name binnen dit gebied van de Zuidvleugel te verbeteren.

NS rijdt op maandag tot en met donderdag overdag (tussen circa 07:00 en 19:00 uur) elke tien minuten een Sprinter tussen Dordrecht, Rotterdam, Schiedam Centrum, Delft en Den Haag Centraal (series 5000, 5100 en 5200) die onderweg op alle stations stoppen. Dat is een forse uitbreiding en verbetering van de dienstregeling.

De nieuwe tienminutenSprinter sluit goed aan bij de verstedelijking rondom dit gedeelte van de Oude Lijn. In de omgeving van de stations worden op termijn 170.000 nieuwe woningen gerealiseerd. Ook is dit een mooie basis voor de toekomst: onder de noemer CitySprinter onderzoeken overheden, ProRail en NS een verdere verbetering van de Sprintertreindienst op dit traject.

Tussen Den Haag, Rotterdam en Dordrecht zijn veel ritten en vertrektijden van Sprinters gewijzigd. Op zondagochtend vervalt de eerste rit van Dordrecht naar Den Haag Centraal (vertrek 04:42 uur). De eerste Sprinters rijden op zondagochtend om 05:12, 06:12 en 07:12 uur van Dordrecht naar Den Haag. Daarna rijdt een halfuurdienst. Van Rotterdam Centraal naar Den Haag Centraal begint de uurdienst per Sprinter op zondagochtend om 06:36 uur. NS houdt verder de eerste en laatste mogelijkheden in stand (de laatste Sprinter vertrekt rond 00:30 uur vanuit Den Haag naar Dordrecht en om 00:40 uur van Dordrecht naar Den Haag), en in de avonden zijn ritten toegevoegd. Op zondag blijft de vroegste Sprinter van Den Haag Centraal naar Dordrecht (rit 5117, vertrek 04:56 uur uit Den Haag Centraal) in stand, maar rijdt NS de tweede rit van de dag niet om de dienstregeling efficiënter te maken. Daarna volgt een halfuurdienst.

Op zaterdag- en zondagochtend is de dienstregeling van de nachtnettrein die iets voor 06:00 uur op Rotterdam Centraal uit de richting Den Haag aankomt (rit 1417) iets aangepast, zodat in Rotterdam nog overgestapt kan worden op de Sprinter richting Dordrecht (rit 5119).

Om de tienminutenSprinter op het traject tussen Rotterdam Centraal en Den Haag Centraal mogelijk te maken zal de vijfde en zesde Intercity (serie 3200) niet meer op Schiedam Centrum stoppen. Schiedam houdt vier Intercity's per uur en krijgt twee extra sprinters per uur door de tienminutenSprinter.

Tussen Den Haag Centraal en Dordrecht rijdt op vrijdag vier keer per uur een Sprinter in een kwartiersligging (series 5000/5100).

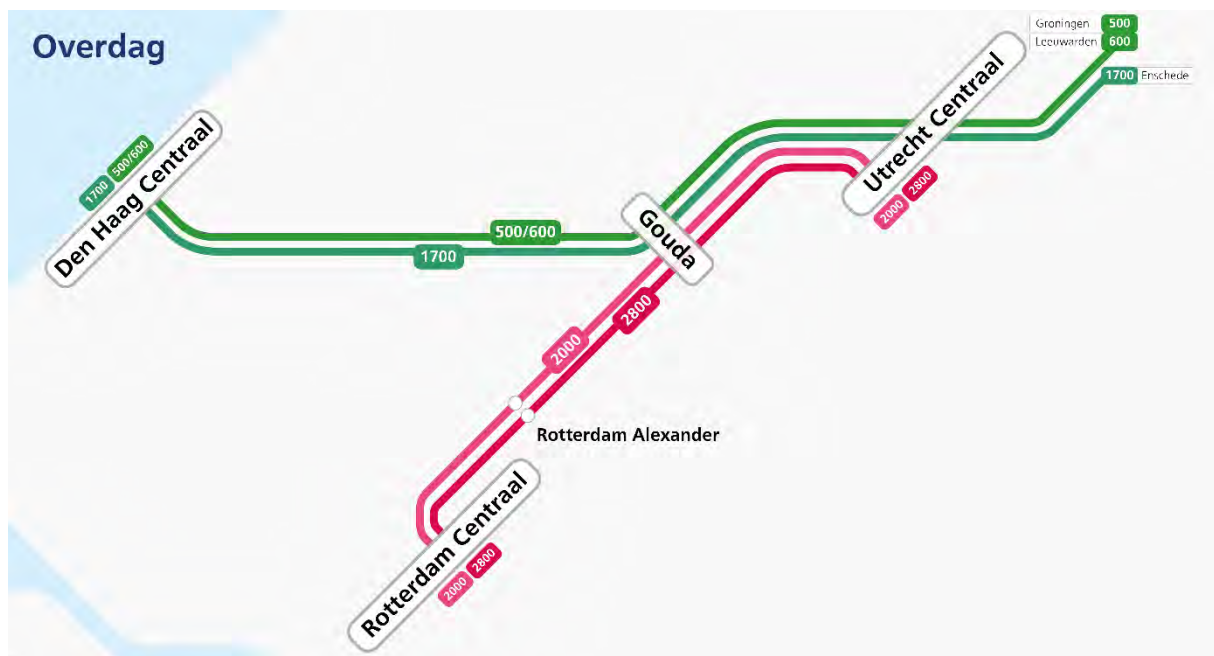
10.2 Gewijzigde structuur traject Den Haag / Rotterdam - Gouda - Utrecht - Amersfoort

De Intercity's Den Haag Centraal – Utrecht Centraal rijden voortaan twee keer per uur door naar Enschede (serie 1700, was één keer per uur). De overige twee Intercity's rijden voortaan door via Amersfoort Centraal naar Zwolle en vervolgens naar Groningen (één keer per uur, serie 500) en Leeuwarden (één keer per uur, serie 600). Daarmee ontstaan snellere en meer rechtstreekse reismogelijkheden tussen Den Haag Centraal en Noord-/Oost-Nederland.

De Intercity's die voorheen vanuit Rotterdam via Gouda en Utrecht naar Amersfoort en Groningen/Leeuwarden reden, rijden in de nieuwe structuur tot Utrecht (serie 2000).

Reizigers tussen Rotterdam en Amersfoort behouden een rechtstreekse reismogelijkheid via de HSL (reistijd 67 minuten) of stappen voortaan over in Gouda (reistijd 58 minuten).

Op de momenten dat de Intercity's Rotterdam Centraal – Utrecht Centraal en Den Haag Centraal – Utrecht Centraal in een halfuurdienst rijden, rijden de Intercity's Rotterdam Centraal – Utrecht door van en naar Enschede.





10.3 Frequentieverhogingen tussen Utrecht en Gouda / Den Haag / Rotterdam

NS breidt de frequentie van de Intercity's tussen Den Haag en Utrecht en tussen Rotterdam en Utrecht uit ten opzichte van Dienstregeling 2024. Zo starten de kwartierdiensten voortaan al op vrijdagochtend in plaats van vrijdagmiddag.

Op zaterdagochtend starten de kwartierdiensten een uur eerder (rond 10:00 uur) en op zondagochtend een kwartier eerder (10:33 uur vanuit Utrecht, 10:50 uur vanuit Rotterdam).

Op maandag tot en met donderdag rijdt de kwartierdienst vanuit Rotterdam richting Utrecht een kwartier langer door (vertrek 20:50 uur), in de andere richting stopt de kwartierdienst in de avond elke dag een kwartier eerder (20:33 uur).

Op vrijdag en zaterdag rijdt NS de laatste Intercity van Zwolle naar Utrecht Centraal door naar Den Haag Centraal (vertrek uit Utrecht Centraal om 00:43 uur) waardoor een extra late reismogelijkheid ontstaat naar Den Haag Centraal.

10.4 Intercity Roosendaal-Dordrecht/Den Haag Centraal – Haarlem – Amsterdam Centraal

De Intercity Den Haag Centraal – Amsterdam Centraal (serie 2100), die onderweg stopt te Leiden Centraal, Heemstede-Aerdenhout, Haarlem en Amsterdam Sloterdijk, rijdt voortaan ook op vrijdagochtend. Hierdoor rijdt NS vanaf vrijdagochtend op dit traject weer elk kwartier een Intercity.

NS voert voor de Intercity Vlissingen – Dordrecht – Leiden – Amsterdam (serie 2200) kleine optimalisaties door om beter op de reizigersvraag in te spelen:

- De eerste trein op maandag tot en met vrijdag tussen Amsterdam Centraal en Dordrecht richting Zeeland vertrekt voortaan een half uur eerder vanuit Amsterdam, namelijk om 05:00 uur.
- NS rijdt op zaterdag de eerste Intercity van Roosendaal richting Amsterdam Centraal voortaan een half uur eerder, namelijk om 06:01 uur.

- Op zondag vervalt de eerste Intercity tussen Dordrecht en Rotterdam. Tussen Rotterdam en Amsterdam blijft deze trein rijden. In plaats van de Intercity van 06:25 uur kunnen reizigers uit Dordrecht de Sprinter van 06:12 uur nemen en in Rotterdam overstappen op de trein richting Amsterdam.
- Op zondag vertrekt de eerste trein van Roosendaal een half uur eerder (om 07:01 uur) richting Amsterdam.

10.5 Sprinterdienst Den Haag Centraal – Leiden – Haarlem/Schiphol

NS maakt in Dienstregeling 2024 de lijnvoering van de Sprinters tussen Leiden en Den Haag simpeler omdat er minder wordt gewisseld tussen bestemmingen en vertrekmomenten dan voorheen. De volgende Sprinters rijden op dit traject:

- Twee keer per uur Sprinter Den Haag – Leiden – Schiphol – Weesp – Lelystad (serie 4300, zeven dagen per week, de hele dag).
- Twee keer per uur Sprinter (Den Haag –) Leiden – Haarlem (serie 6300, Den Haag – Leiden alleen op werkdagen overdag).
- Twee keer per uur Sprinter (Leiden –) Hoofddorp – Weesp – Utrecht (serie 5700, Leiden – Hoofddorp alleen op werkdagen overdag).



Reizigers tussen Sassenheim en Nieuw Vennep en bijvoorbeeld Amsterdam Lelylaan of Amsterdam Centraal stappen voortaan over op station Schiphol Airport.

De kwartierdienst in het Sprintersegment op werkdagen start een half uur later, maar gaat wel een uur langer door dan Dienstregeling 2024 (tot ongeveer 20:00 uur). Ook op vrijdag rijden weer vier Sprinters per uur op dit traject, dat was in Dienstregeling 2024 nog elk half uur.

In de avonduren en op vrijdag tot en met zondag heeft Sprinter 4300 een haltering van vijf minuten op Leiden Centraal, op de momenten dat de Intercity's rond Leiden Centraal in een halfuurdienst rijden verkort NS deze haltering.

NS wijzigt een aantal Sprinters tussen Haarlem en Leiden:

- In de vroege ochtend (maandag tot en met zaterdag) rijdt de eerste rit naar Haarlem (rit 6304) niet langer vanuit Den Haag Centraal (vertrek 05:22 uur), maar vanuit Leiden Centraal. Reizigers die gebruik maken van die Sprinter kunnen gebruik maken van een Sprinter die zeven minuten eerder rijdt en stappen in Leiden Centraal over.
- Op maandag tot en met vrijdag rijdt de tweede Sprinter van de dag vanuit Haarlem (vertrek 05:47 uur) al door naar Den Haag Centraal, in plaats van tot Leiden Centraal. De laatste rechtstreekse Sprinter van Haarlem naar Den Haag Centraal vertrekt een half uur later (19:17 uur uit Haarlem).
- Op maandag tot en met donderdag en zondag vertrekt de laatste Sprinter van Leiden Centraal naar Haarlem 22 minuten eerder (om 00:20 uur uit Leiden). Op vrijdag en zaterdag rijdt de laatste rit acht minuten later (6380, vertrek 00:50 uur uit Leiden Centraal).
- Op zaterdagochtend rijdt de eerste Sprinter uit Den Haag Centraal naar Haarlem een half uur later (vertrek 05:52 uur uit Den Haag Centraal), hierdoor wordt in de ochtend elk uur gereden, in plaats van een gat van anderhalf uur na de eerste rit.
- Op zaterdagochtend vertrekt de eerste rit van Haarlem naar Leiden Centraal 22 minuten later (om 06:47 uur).
- Op zondagochtend wordt in beide richtingen een uur eerder twee keer per uur gereden (vanuit Haarlem om 08:47 uur, vanuit Leiden Centraal om 09:20 uur).

10.6 Laatste Intercity Zwolle – Utrecht Centraal – Den Haag Centraal

Op vrijdag en zaterdag rijdt NS de laatste IC Zwolle – Utrecht door naar Den Haag Centraal (rit 686 met vertrek Amersfoort Centraal om 00:26 uur en Utrecht om 00:43 uur), waardoor een extra late reismogelijkheid ontstaat naar Gouda en Den Haag Centraal vanuit het noorden en oosten.

10.7 Belangrijkste reizigerseffecten

Voordelen:

- Ongeveer 20.000 reizen per dag profiteren van de frequentieverhoging tussen Den Haag Centraal en Utrecht Centraal.
- Circa 250.000 reizen per dag profiteren van de tienminutentreinen tussen Rotterdam en Schiphol en tussen Dordrecht en Den Haag.
- Schiedam Centrum wisselt in de spits twee Intercity's in voor twee Sprinters – die beter aansluiten bij de verplaatsingsbehoefte van de Schiedamse reiziger. Schiedamse IC-reizigers naar Den Haag Laan van NOI, Leiden en verder krijgen in de spits minder rechtstreekse reismogelijkheden. In daluren krijgt Schiedam alleen maar extra reismogelijkheden. Per saldo gaat 80% van de Schiedamse reizigers erop vooruit;

Nadelen:

- Circa 1.500 reizen per dag tussen Noord-Nederland/Zwolle en Rotterdam Centraal moeten tijdelijk in Dienstregeling 2025 overstappen in Utrecht of Gouda.
- Circa 4.200 reizen per dag tussen Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal kennen voortaan een overstap op Schiphol Airport of gebruiken de Oude Lijn.

11 Utrecht – Woerden – Leiden: extra Sprinters

De basistrein tussen Utrecht Centraal en Leiden Centraal is de serie 8800 die stopt in Woerden, Bodegraven, Alphen a/d Rijn en Leiden Lammenschans. Deze trein rijdt zeven dagen per week van begin tot einde dienstregeling, al dan niet onder nummer 6700. Daarnaast rijden spitsstreinen tussen Leiden, Alphen aan de Rijn, Woerden en Utrecht (serie 8900).

11.1 Frequentieverhoging: meer spitsritten

NS is voornemens om de frequentie tussen Leiden, Woerden en Utrecht uit te breiden in Dienstregeling 2025. Aan het einde van de ochtendspits wordt een half uur langer door gereden in beide richtingen tussen Leiden en Woerden. De kwartierdienst wordt in de middag anderhalf uur eerder opgestart (vertrek 14:53 uit Leiden en vertrek 14:55 uit Utrecht).

11.2 Spitsritten ook op vrijdag

NS gaat de spitsstreinen tussen Leiden en Utrecht ook op vrijdag rijden, zodat elke werkdag vier treinen per uur rijden in de ochtend- en avondspits tussen Utrecht en Leiden via Alphen aan de Rijn. Zowel in de ochtend als avond rijdt NS hiermee vier uur lang een kwartierdienst tussen Leiden en Utrecht.

11.3 Utrecht – Woerden: in het dal kwartierdienst

In het dal rijdt NS weer de derde en vierde Sprinter per uur tussen Utrecht Centraal en Woerden. Hierdoor krijgen de stations tussen Utrecht en Woerden weer alle werkdagen overdag vier treinen per uur per richting in combinatie met de sprinter Den Haag Centraal - Utrecht Centraal. Hierdoor vervalt de stop van de basistrein (serie 8800) op Utrecht Leidsche Rijn die NS als compensatie in de loop van Dienstregeling 2024 wil invoeren. NS is daarnaast met de regio in gesprek over de bediening van Utrecht Leidsche Rijn.

11.4 Belangrijkste reizigerseffecten

Voordelen:

- Circa 1.600 reizen per dag profiteren van de langere kwartierdienst op maandag tot en met vrijdag overdag tussen Utrecht Centraal en Woerden.
- Circa 5.800 reizen per dag profiteren van de kwartierdienst op vrijdag in de ochtend- en avondspits tussen Utrecht Centraal en Leiden Centraal.
- Circa 2.200 reizen per dag profiteren van de frequentieverhoging in het dal en op vrijdag tussen Utrecht en Woerden.

12 Zuid-Nederland: meer Sprinters, in de avonduren meer Intercity's

12.1 Frequentieverhoging Sprinters

De Sprinter 's-Hertogenbosch – Eindhoven – Deurne (serie 4400) rijdt op het traject tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven een halfuurdienst op maandag tot en met zondag. Op het deeltraject tussen Eindhoven en Deurne rijdt NS op maandag tot en met zaterdag tot circa 20:00 uur een halfuurdienst, daarna en op zondag een uurdienst.

De Sprinter Tilburg Universiteit – Eindhoven – Weert (serie 6400) rijdt op maandag tot en met zaterdag tot circa 21:00 – 22:00 uur (afhankelijk van de richting) een halfuurdienst, daarna een uurdienst. Op zondag rijdt NS op het gedeelte tussen Eindhoven en Tilburg Universiteit een halfuurdienst tot circa 21:00 – 22:00 uur, op het traject tussen Eindhoven en Weert een uurdienst.

Op vrijdag tot en met zondag is de Sprinter Tilburg Universiteit – Weert net als in Dienstregeling 2024 geknipt in Eindhoven (serie 6400 rijdt Tilburg Universiteit – Eindhoven en serie 16400 rijdt Eindhoven – Weert). Een doorgaande verbinding is op deze momenten niet mogelijk doordat Intercity 3900 (Heerlen – Eindhoven) aan het perron in Eindhoven moet keren.

12.2 Structuur van de Dienstregeling: andere eindbestemmingen

NS wijzigt binnen de provincies Zeeland, Noord-Brabant en Limburg de frequenties en routes niet. Door de landelijke structuurwijziging zijn routes en eindbestemmingen buiten deze provincies wel gewijzigd.

Zo rijdt de Intercity van Breda via de HSL richting Schiphol Airport voortaan door naar Amsterdam Zuid en verder naar Amersfoort in plaats van naar Amsterdam Centraal. De Intercity Venlo – Eindhoven – Utrecht – Schiphol (serie 3500) rijdt voortaan altijd door naar Leiden en Dordrecht.

12.3 Eindhoven – Rotterdam Centraal – Den Haag Centraal

NS voert enkele kleine wijzigingen door in de Intercity Eindhoven – Den Haag Centraal (serie 1100):

- NS rijdt de laatste Intercity van Den Haag Centraal naar Eindhoven zeven dagen per week een half uur later. Deze trein vertrekt om 23:49 uur uit Den Haag Centraal en komt om 01:16 uur aan in Eindhoven.
- De eerste trein naar Eindhoven vertrekt maandag tot en met vrijdag voortaan om 05:45 uur uit Rotterdam Centraal (in plaats van vanuit Den Haag HS).

12.4 Frequentieverhogingen Intercity's in de avonduren

NS rijdt de kwartierdienst tussen Eindhoven en Utrecht Centraal (en verder richting Amsterdam Centraal/Schiphol-Airport, series 2900/3500) zeven dagen per week tot 23:00 uur in de avond door. Hierdoor is ook Venlo in de avonduren beter verbonden met de Randstad. De laatste rechtstreekse Intercity van Venlo naar Utrecht Centraal rijdt bijvoorbeeld twee uur later dan in Dienstregeling 2024.

12.5 Sprinter Roosendaal – Dordrecht

NS rijdt tussen Roosendaal en Dordrecht onveranderd twee keer per uur een Sprinter op werkdagen overdag (serie 5900) en één keer per uur in de avonden en het weekend. Enkele incidentele doorkoppelingen van Sprinters (series 5100/5900) zijn niet meer nodig, gezien de aansluiting in Rotterdam Centraal tussen de Intercity's van en naar Utrecht Centraal en de Sprinters van en naar Dordrecht op de rustige momenten verbetert.

NS rijdt op werkdagen de eerste Sprinter van Roosendaal naar Dordrecht een half uur eerder, namelijk om 05:08 uur vanuit Roosendaal.

12.6 Sprinters Breda - 's-Hertogenbosch

Op dit traject rijdt serie 6600 (Dordrecht – Breda – 's-Hertogenbosch – Nijmegen/Arnhem Centraal) twee keer per uur, behalve in de late avond na 22:30 uur (dan één keer per uur). Late ritten zijn soms een half uur verschoven of toegevoegd om een regelmatig interval te bieden, de laatste reismogelijkheden blijven in stand.

12.7 Verbinding Randstad – Zeeland

NS rijdt de eerste Intercity van Amsterdam Centraal naar Vlissingen een half uur eerder, namelijk om 05:05 uur in plaats van 05:35 uur. Aangezien deze rit in Zeeland als snelle Intercity rijdt, kunnen reizigers vanaf Amsterdam Centraal om 07:51 uur in plaats van 08:39 al arriveren in Vlissingen.

12.8 Belangrijkste reizigerseffecten

Voordelen:

- Circa 14.000 reizen per dag profiteren van de frequentieverhoging van de Sprinters rond Eindhoven op zaterdag en zondag.
- Circa 1.700 reizen per dag profiteren van de kwartierdienst in de late avond tussen Utrecht en Eindhoven.

13 Internationaal (binnen HRN-concessie)

13.1 Verbetering Intercity Brussel

Het voornemen van NS en de Belgische vervoerder NMBS is het aantal treinverbindingen tussen Nederland en Brussel te verdubbelen, van 16 naar 32 per dag. Per dienstregeling 2025 komt er 16 keer per dag een snelle verbinding. Daarmee zijn reizigers zo'n 45 minuten sneller dan nu. De kortere reistijd is mogelijk door minder tussenstops (Schiphol, Rotterdam, Antwerpen) en het nieuwe startpunt Amsterdam Zuid, dat dichterbij de HSL ligt dan Amsterdam Centraal.

Daarnaast komt er een verbinding, ook 16 keer per dag, die gaat rijden tussen Rotterdam Centraal, Breda en Brussel v.v. en zal blijven stoppen op alle huidige IC Brussel bediende tussengelegen stations. Hiermee blijft bijvoorbeeld Mechelen rechtstreeks verbonden met Nederland en behouden reizigers van en naar de Brusselse luchthaven Zaventem een directe trein met Nederland. Reizigers die vanaf deze stations naar Amsterdam willen reizen, stappen in Rotterdam Centraal over. De reistijd voor deze reizigers blijft vergelijkbaar met de huidige verbinding.

13.2 Luik – Maastricht

Vooruitlopend op de introductie van de Drielandentrein hebben NS en NMBS het aantal treinen tussen Luik en Maastricht per dienstregeling 2024 verhoogd naar 19 ritten op werkdagen, 18 ritten op zaterdag en 17 ritten op zondag. Naar verwachting wordt in het eerste halfjaar van 2024 de doorkoppeling richting Heerlen-Aken gerealiseerd en is de Drielandentrein een feit. Deze opzet, waarbij NS en NMBS met Arriva-materieel het gedeelte Maastricht-Luik exploiteren, wordt in de dienstregeling 2025 gecontinueerd.

13.3 Roosendaal – Antwerpen

De dienstregeling tussen Roosendaal en Antwerpen wijzigt niet.

14 Van capaciteitsaanvraag naar Dienstregeling

14.1 Risico's

In deze paragraaf benoemt NS de risico's die tot start Dienstregeling 2025 kunnen optreden.

Risico's door conflicterende capaciteitsaanvragen

Het realiseren van de voorgenomen dienstregeling en in deze adviesaanvraag beschreven effecten is onder voorbehoud van de definitieve capaciteitsverdeling door ProRail in augustus 2024. Pas na de toewijzing van de capaciteit is zeker welke treinen gereden kunnen worden. Het kan zijn dat de capaciteitsverdeling van ProRail effecten heeft op de door NS gewenste dienstregeling.

Onderhoudsrooster 2025

Het onderhoudsrooster is de verzamelnaam voor de in de reguliere dienstregeling opgenomen sluiting van het spoor ten behoeve van onderhoud aan de infrastructuur door ProRail. Op vaste dagen in de week betekent dit op sommige trajecten dat enkele late treinen niet kunnen rijden, maar worden vervangen door bussen. Dit is opgenomen in de jaardienstregeling en terug te vinden in de reisplanner.

Beschikbaarheid van assets

Randvoorwaardelijk is de beschikbaarheid van voldoende middelen om de voorgenomen Dienstregeling 2025 uit te voeren.

Behandelen en opstellen

Voldoende capaciteit voor het behandelen en opstellen van materieel is een randvoorwaarde voor het uitvoeren van Dienstregeling 2025. Dit is nu op sommige locaties een potentieel risico.

Werkzaamheden

Naast de werkzaamheden tijdens het onderhoudsrooster wordt er met name in het weekend op diverse trajecten gewerkt aan verbetering en uitbreiding van het spoor. Werkzaamheden waarbij treinen niet kunnen rijden, leiden altijd tot hinder. NS spant zich maximaal in om het ongemak voor reizigers zoveel mogelijk te beperken, onder andere door bussen in te zetten en extra personeel.

14.2 Uitwerking in kerstvakantie en hoogzomer

In de kerstvakantie en in de hoogzomer zijn er minder reizigers. NS past daarom de dienstregeling aan.

In de kerstvakantie rijdt NS een aantal spitstreinen niet, namelijk de Intercity Alkmaar – Haarlem (serie 3400), de Intercity Enkhuizen – Amsterdam Centraal (serie 3700), de spitsritten tussen Oss – 's-Hertogenbosch (serie 4400), de pendel tussen Harderwijk en Amersfoort Centraal (serie 5300), de pendel Groningen – Assen (serie 6200), de Sprinter Den Haag Centraal – Gouda Goverwelle (serie 6800) en de Sprinter Leiden – Woerden (serie 8900). De Sprinter Driebergen-Zeist – Uitgeest (serie 7400) rijdt niet tussen Driebergen-Zeist en Amsterdam Centraal. Tussen Amsterdam Centraal en Uitgeest rijdt deze Sprinter niet in de ochtendspits, maar juist wel extra tussen 09:30 uur en einde avondspits. Op de genoemde trajecten blijven twee of meer treinen per uur rijden.

De spitstreinen tussen Den Helder en Alkmaar (serie 2700) en tussen Almelo en Enschede (serie 7000) blijven wel rijden in de kerstvakantie.

Net als voorgaande jaren, is NS voornemens om de treindienst op 1 januari later op te starten. Diverse vroege treinen naar Schiphol Airport blijven rijden vanwege de ploegendiensten op de luchthaven. Ook onderzoekt NS de optie om op enkele trajecten vroeger op te starten, mogelijk in combinatie met nachtverbindingen op deze trajecten.

NS continueert de nachtbediening van Haarlem en de extra nachttreinen Amsterdam - Rotterdam in de vroege nieuwjaarsnacht, zoals voor het eerst gereden in de nacht van 31 december 2023 op 1 januari 2024. NS voegt een rit toe (vertrek Utrecht Centraal rond 06:45) waardoor er langere tijd een halfuurdienst rijdt. Daarnaast onderzoekt NS of de bediening van Amsterdam Muiderpoort, Amsterdam Lelylaan en Zaandam mogelijk is in de nieuwjaarsnacht.

In de hoogzomer van vier weken rijdt NS een aantal spitstreinen niet, namelijk de Intercity Alkmaar – Haarlem (serie 3400), de Intercity Enkhuizen – Amsterdam Centraal (serie 3700), de spitsritten tussen Oss – 's-Hertogenbosch (serie 4400), de pendel tussen Harderwijk en Amersfoort Centraal (serie 5300), de pendel Groningen – Assen (serie 6200), de Sprinter Den Haag Centraal – Gouda Goverwelle (serie 6800) en de Sprinter Leiden – Woerden (serie 8900). Op deze trajecten blijven twee of meer treinen per uur rijden.

De spitstreinen tussen Den Helder en Alkmaar (serie 2700), de spitstreinen tussen Almelo en Enschede (serie 7000) en de Sprinter Driebergen-Zeist – Uitgeest (serie 7400) blijven in de hoogzomer rijden.

Bijlage 1. Gewijzigde serienummers/trajecten in Dienstregeling 2025

Serie-nummer 2025	Traject	Serienummer / traject 2024
500	Den Haag C – Groningen	500: Utrecht C – Groningen 2000: Den Haag C – Utrecht C
600	Den Haag C – Leeuwarden	600: Utrecht C – Leeuwarden 2000: Den Haag C – Utrecht C
700	Schiphol Airport – Groningen	700: Den Haag C – Groningen
800	Schiphol Airport – Leeuwarden	1800: Den Haag C – Leeuwarden
1700	Den Haag C – Enschede (2x/uur)	1600: Amersfoort C – Enschede (1x/uur) 1700: Den Haag C – Enschede (1x/uur) 11700 Den Haag C – Amersfoort C (1x/uur)
1800	Breda – Amersfoort Schothorst (2x/uur)	900: Breda – Schiphol Airport 1600: Schiphol Airport – Amersfoort C (1x/uur) 11600: Schiphol Airport – Amersfoort Schothorst (1x/uur) 11700: Amersfoort C – Amersfoort Schothorst (1x/uur)
2000	Rotterdam C – Utrecht C	500/600: Rotterdam C – Utrecht C
2400	Rotterdam C – Lelystad C	2400: Schiphol – Lelystad C 1000: Rotterdam C – Schiphol
2700	Alkmaar – Maastricht	Serie 800, zelfde traject
3100	Den Haag C – Nijmegen	3100: Schiphol – Nijmegen 700/1800: Den Haag C – Schiphol
3500	Dordrecht – Venlo	3500: Schiphol – Venlo 3700: Dordrecht – Venlo
3700	Enkhuizen – Amsterdam C (spits)	Serie 4500, zelfde traject
4100	Hoofddorp – Hoorn Kersenboogerd	3300: Den Haag C – Hoorn Kersenboogerd

4900	Almere C – Utrecht C	Serie 14900 met stop op Hollandsche Rading, serie 4900 zonder stop
5200	Den Haag C – Dordrecht	5200: Rotterdam C – Dordrecht
5300	Harderwijk – Amersfoort C (spits)	Serie 15600, zelfde traject
5700	Leiden C – Weesp – Utrecht C	5700: Hoofddorp – Utrecht C 3300: Leiden C – Hoofddorp
6000	Den Haag C – 's-Hertogenbosch (avond, vr-zo)	6000: Utrecht C – 's-Hertogenbosch 6900: Den Haag C – Utrecht C
6100	Zwolle – Groningen	Serie 8100, zelfde traject
6500	Vlissingen – Roosendaal	Serie 6100, zelfde traject
6700	Leiden C – Tiel (avond, vr-zo)	8800: Leiden C – Utrecht C 6700: Utrecht C – Tiel
6900	Den Haag C – Tiel (ma-do overdag)	6900: Den Haag C – Utrecht C 6700: Utrecht C – Tiel
8100	Hoofddorp – Amsterdam C	-
8200	Hoofddorp – Amsterdam C	-
8300	Hoofddorp – Amsterdam C	-
8400	Hoofddorp – Amsterdam C	-
8800	Leiden C – 's-Hertogenbosch (ma-do overdag)	8800: Leiden C – Utrecht C 6000: Utrecht C – 's-Hertogenbosch
9200	Rotterdam C – Brussel-Zuid	9200: Amsterdam C – Brussel-Zuid
9500	Lelystad C – Brussel-Zuid	-
11400	Nachtnet Leiden – Amsterdam Bijlmer	Serie 24400, zelfde traject
21400	Diverse trajecten in het Nachtnet	21400: Eindhoven C/Rotterdam C – Utrecht C 21500: Amsterdam C – Hilversum – Utrecht C 22200: Haarlem – Amsterdam C 22400: Amersfoort – Utrecht C 23400: Nijmegen – Utrecht C



Onderwerp

Uitkomsten vervolggesprek NS n.a.v. aanpassing dienstregeling (2024)

Kern mededeling:

Nadat de Nederlandse Spoorwegen (NS) hadden aangekondigd om de dienstregeling in Flevoland in 2024 in de daluren af te schalen, hebben Gedeputeerde Staten via een mededeling (bijlage 1) laten weten extra inspanningen te doen om de aanpassingen te voorkomen. Op 10 november 2023 hebben de president-directeur van NS, gemeenten en provincie overleg gehad om de bereikbaarheid van Flevoland per spoor, nu en in de toekomst, zo goed mogelijk te borgen. In deze mededeling informeren wij u over de uitkomsten van dit gesprek.

Mededeling:

Na onze oproep om de versoering van de dienstregeling van NS in 2024 te herzien en de toekomstige kwaliteit van de dienstverlening op middellange termijn te borgen kan het volgende worden gemeld:

- NS zal, zoals in de reactiebrieven (bijlagen 2 en 3) aangegeven, op vrijdagen extra ritten rijden met de sprinter Almere Oostvaarders – Amsterdam Centraal: in de ochtendspits drie ritten richting Amsterdam en in de avondspits drie ritten richting Almere.
- Zoals NS eveneens in de brieven heeft aangegeven zien zij voor de dienstregeling van 2024 elders geen mogelijkheden om de dienstregeling in Flevoland verder te verbeteren.
- Partijen zullen zich gezamenlijk inzetten om de pilot, waarbij eigenaren van een nieuwbouwwoning bij oplevering een aantrekkelijk NS-abonnement krijgen aangeboden, uit te breiden naar Flevoland.
- NS ziet voor de dienstregeling van 2025 een beter perspectief gloren. Het is de verwachting dat, aan de hand van inzet van beschikbare middelen en reizigersvraag, vanaf dan de aangepaste frequenties weer stapsgewijs kunnen worden hersteld. Waarbij NS heeft toegezegd dat zij 'alles op alles' zetten om in 2025 een aantal gewenste kwaliteitsstappen door te voeren die het Flevolandse spoornetwerk verbeteren. Omdat er sprake is van een aantal factoren die nog niet met zekerheid zijn ingevuld, is hier pas in het voorjaar van 2024 duidelijkheid over.
- Tot slot, maken de MRA-partijen samen met NS een monitor die het gebruik van het OV en de verstedelijking combineren, om zo trendcijfers en prognoses te vergelijken en daarmee de ontwikkeling van mobiliteit en de woningbouwontwikkeling hand in hand te laten gaan.

Partijen kijken terug op een goed gesprek, waar ruimte was voor ieders inbreng. Provincie en gemeenten vinden het spijtig dat het onvermijdelijk is om de dienstregeling in 2024 in de daluren af te schalen, maar zijn tevreden met de uitkomsten en afspraken die zijn gemaakt om gezamenlijk verder te werken aan het verbeteren van de deur-tot-deurreis.

Vanuit de Flevolandse overheden is (opnieuw) benadrukt dat in het licht van de woningbouwopgave in Flevoland het belangrijk is dat het aanbod aan treindiensten meegroeit met het aantal inwoners om daarmee de multimodale bereikbaarheid van Flevoland te borgen. Door ook te bouwen in stationsomgevingen zorgen we dat de bewoners van deze woningen eenvoudig toegang hebben tot het OV-netwerk en minder zijn aangewezen op het al drukke wegennetwerk. Om de groei van inwoners en mobiliteit te kunnen faciliteren zijn er eveneens afspraken om de dienstregeling op het spoor uit te breiden middels het nieuwe

Registratienummer

3189822

Datum

16 november 2023

Afdeling/Bureau

SENB

Openbaarheid

Openbaar

Portefeuillehouder

Reus, J. de

Ter kennisname aan PS en

burgerleden

Mededeling

Bladnummer

2

Registratienummer

3189822

dienstregelingsmodel II van het Programma Hoogfrequent Spoor - Schiphol Amsterdam Almere Lelystad (PHS-SAAL).

Dat de NS de dienstregeling in 2024 in de daluren afschaalt is wat provincie en gemeenten betreft strijdig met deze ontwikkelingen. NS heeft eerder per brief op deze bezwaren gereageerd. NS stelt dat de aanpassingen enerzijds nodig zijn vanwege de inzet van beschikbare middelen en anderzijds vanwege veranderd reisgedrag.

Provincie en gemeenten hebben zorgen over de huidige kwaliteit en positionering van het treinproduct voor Flevolandse reizigers uitgesproken. Reizigers die nu niet meer kiezen voor de trein, komen niet snel weer terug. Voor de uitvoerbaarheid en betaalbaarheid van PHS-SAAL is het juist van groot belang dat voldoende reizigers gebruik maken van de trein. Provincie en gemeenten willen daarom samen met NS een wervend beleid voeren dat anticipeert op woningbouwontwikkeling en reizigersgroei. Zoals dat gebeurt door het verbeteren van de verschillende stationsomgevingen.

Bijlagen

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de Woo (ja/nee aangeven)
Statenmededeling Dienstregeling NS (14 september 2023)	3157866	ja
Reactie op Brief Flevoland i.z. Dienstregeling 2024	3182125	ja
Besluit NS over Dienstregeling 2024 (Randstad Noord)	3182126	ja
Bijlage bij besluit NS over Dienstregeling 2024	3182127	ja



Onderwerp
Dienstregeling NS 2024

Kern mededeling:

Gedeputeerde Staten zijn ontevreden over de voorstellen van de Nederlandse Spoorwegen (NS) voor de dienstregeling 2024 (bijlage 1). Vooral buiten de spitsuren gaan er veel minder treinen van en naar Flevoland rijden. Daarom zullen Gedeputeerde Staten naast de reactie via het gebruikelijke adviestraject extra inspanningen doen om de verslechtering van de dienstregeling te voorkomen.

Mededeling:

De voorstellen van NS voor de dienstregeling van 2024 in Flevoland zijn ingrijpend. NS geeft aan vanwege personeelstekorten en verminderde reizigersaantallen als gevolg van corona niet in staat te zijn de dienstregeling te handhaven. Het voornemen is geuit om in de daluren (maandag t/m donderdag tussen ca. 10.00-16.00 uur, in de avonduren, op vrijdag en in de weekenden) op de Flevolijn en de Hanzelijn flink af te schalen. In de daluren verliezen de Flevolandse sprinterstations en Lelystad Centrum hun directe verbinding met Amsterdam Centraal. Dan zal ook de sneltrein richting Duivendrecht niet rijden, een belangrijk overstapstation richting Amsterdam Centrum en Zuid-Oost. In de late avonduren (na 21:30) zal de bediening van Dronten terugvallen naar een uursfrequentie. Onderstaande afbeelding toont de dienstregeling 2024 in Flevoland. De bovenste figuur¹ is de huidige dienstregeling, de middelste de structuur van de nieuwe dienstregeling in de brede spits en de onderste de bediening in de daluren.

Registratienummer

3157866

Datum

14 september 2023

Afdeling/Bureau

SENB

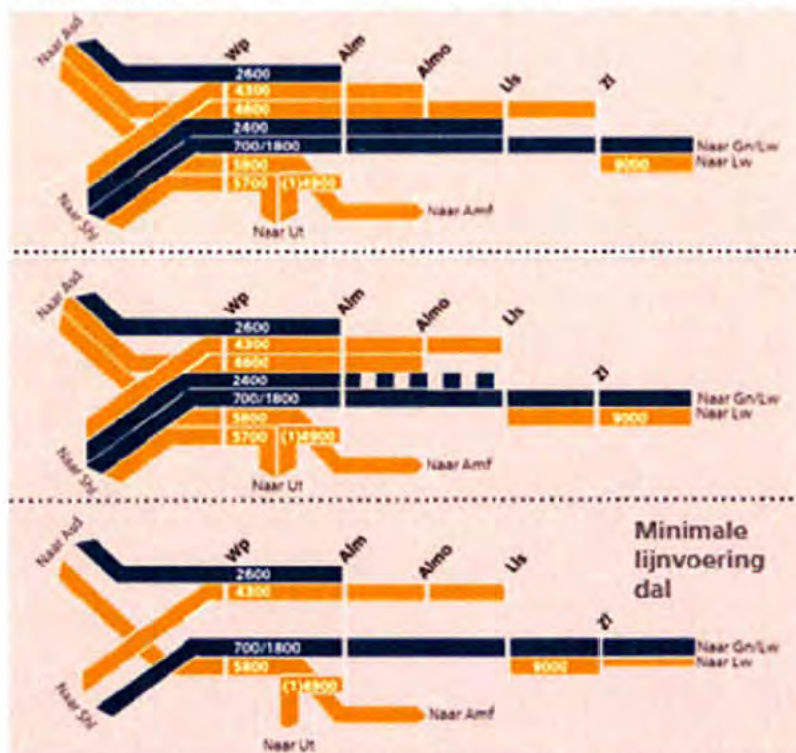
Openbaarheid

Openbaar

Portefeuillehouder

Reus, J. de

Ter kennisname aan PS en
burgerleden



Figuur 1: afbeelding uit presentatie NS over dienstregeling 2024. Een blok staat voor twee treinen per uur per richting.

¹ NS is gewend om de stationsnamen te verkorten: Asd = Amsterdam, Wp = Weesp, Alm = Almere, Almo = Almere Oostvaarders, Lls = Lelystad, Zl = Zwolle, Gn/Lw = Groningen-Leeuwarden, Lw = Leeuwarden. De balkjes staan voor twee treinen per uur. De nummers zijn treinserienummers.

Mededeling

Bladnummer

2

Registratienummer

3157866

Als provincie krijgen wij gelegenheid om op de concept-dienstregeling onze reactie te geven. In bijlage 2 is de gezamenlijke reactie van de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam aan NS in het kader van het formele adviestraject opgenomen. Hierin geven de decentrale overheden aan dat zij ontevreden zijn over de voorstellen en de totstandkoming daarvan. De afschaling van het treinenaanbod leidt tot minder kwaliteit voor de reizigers. Dit brengt het risico met zich mee dat reizigers afhaken en er geen nieuwe OV-reizigers bijkomen. Een zorg die wij delen met Reizigersvereniging Rover. Zij vragen onze inzet om dit te voorkomen. Provincie Flevoland wil juist een betere treindienst om het treingebruik te stimuleren en de groei van de inwoneraantallen in Flevoland te faciliteren. De gemeenten en de provincie spannen zich in om in de stationsomgevingen meer woningen te bouwen vanwege een goede OV-verbinding en het gebruik van de trein te stimuleren. Om zo juist een opwaartse spiraal te kunnen realiseren.

Als provincie zijn wij geen opdrachtgever van NS. Wij kunnen alleen via ons advies en via het beïnvloeden van betrokken partijen ons inspannen om Flevoland met de trein bereikbaar te houden. Gedeputeerde Staten willen gelet op de ernst van de aanpassingen daarom samen met de gemeenten een extra signaal afgeven aan de president-directeur van NS (zie de brief in bijlage 3) en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (via het overleg 'Landsdelige OV en Spoortafel').

Bijlagen

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de Woo (ja/nee aangeven)
1. Adviesaanvraag dienstregeling NS 2024	3142722	Ja
2. Reactie op dienstregeling NS 2024 vanuit provincies Flevoland, Noord-Holland, Utrecht en Vervoerregio Amsterdam	3164421	Ja
3. Brief aan president directeur Koolmees over bediening Flevoland	3154285	Ja

NS

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025
3500 HA Utrecht
Nederland
www.ns.nl

Aan de vertegenwoordigers van de decentrale overheden
deelnemend aan de landsdelige OV- en Spoortafel
Noordvleugel

Datum 4 juli 2023

Ons kenmerk CC/PA/TD-951RN

Onderwerp Adviesaanvraag Bdu Dienstregeling 2024
(daadwerkelijk voorgenomen)

Geachte leden van de OV- en Spoortafel Noordvleugel,

Graag vraag ik uw advies over de voorgenomen Dienstregeling 2024, die start per 10 december 2023 ("Dienstregeling 2024").

NS gaat de dienstregeling in 2024 uitbreiden. Veel populaire trajecten die in 2023 nog niet uitgebreid konden worden, krijgen nu weer meer verbindingen. Zo gaat de frequentie van diverse Sprinters omhoog en komt de rechtstreekse Intercity direct over de hogesnelheidslijn tussen Breda en Amsterdam terug. Tussen de grote steden rijden straks weer vier Intercity's per uur, ook in de weekenden en in de daluren. Wel gaan op rustige momenten op een aantal trajecten minder Sprinters rijden. Een andere belangrijke wijziging: de reistijd naar Berlijn wordt een halfuur korter. De nieuwe dienstregeling past beter bij het nieuwe reisgedrag na corona. Daarnaast verwacht NS hiermee meer reizigers te kunnen bedienen. In totaal rijdt NS daarmee 1800 extra treinen per week.

Na corona is het reisgedrag blijvend veranderd en zien we op sommige momenten minder reizigers in de trein, zoals op vrijdag. In daluren en in het weekend tikt het reizigersaantal juist al niveaus aan van voor corona. Dinsdagen en donderdagen zijn typische forensendagen geworden. Dat alles vraagt om een andere dienstregeling dan voorheen. Daarom rijden er op maandag tot donderdag meer treinen dan op vrijdag en breiden we juist in de weekenden en de daluren verder uit.

Door de uitgebreide werving heeft NS afgelopen jaar veel nieuwe collega's kunnen aannemen, waardoor de impact van een personeelstekort een stuk kleiner is dan voorheen en NS meer mogelijkheden heeft gekregen. NS heeft de mogelijkheid onderzocht om meer trajecten uit te breiden om zo de bereikbaarheid verder te verbeteren. Kijkend naar het personeelsbestand, de werkdruk en de verwachte reizigersgroei, heeft NS de keuze gemaakt om de uitbreidingen vooral door te voeren daar waar zoveel mogelijk reizigers van de verbeteringen kunnen profiteren.

Enkele belangrijke uitbreidingen en verbeteringen waar NS advies over vraagt:

- Tussen Amsterdam en Breda rijdt NS weer drie keer per uur een rechtstreekse Intercity direct over de Hogesnelheidslijn. Dat is nu nog één keer met de Intercity Brussel en twee keer per uur met een overstap. Tussen Amsterdam en Rotterdam blijven er 5 Intercity direct-treinen per uur rijden.
- NS verhoogt in de daluren doordeweeks en in het weekend de frequentie van Intercity's op diverse trajecten van twee keer per uur naar vier keer per uur. Dit zijn bijvoorbeeld de trajecten tussen Utrecht en Den Haag, Utrecht en Rotterdam, Den Haag en Amsterdam, Schiphol en Nijmegen en tussen Dordrecht en Schiphol. In de spits is dit nu al vier keer per uur.
- In de spits rijdt NS op maandag tot en met donderdag extra Intercity's op het traject van Arnhem via Utrecht en Schiphol naar Rotterdam, waardoor hier elke tien minuten weer een Intercity rijdt
- In de spits rijdt NS op maandag tot en met donderdag tussen Dordrecht en Rotterdam extra Sprinters, waardoor hier elke tien minuten weer een Sprinter rijdt.
- In de spits rijdt NS op maandag tot en met donderdag tussen Assen en Groningen vier Sprinters per uur. Nu is dat nog twee keer per uur.
- Tussen Arnhem en Nijmegen verhoogt NS in het dal op werkdagen het aantal Sprinters van twee per uur naar vier per uur. In de spits was dit al zo.
- NS rijdt op vrijdag, zaterdag en zondag een aantal rechtstreekse Intercity's tussen Heerlen en de Randstad, op dit moment stappen reizigers op die dagen nog over in Eindhoven.
- De Sprinter tussen Dordrecht, Breda, 's-Hertogenbosch en Nijmegen rijdt in de avonduren en in het weekend twee keer per uur, waar dat nu één keer per uur is.
- De Sprinter van Leeuwarden naar Zwolle, rijdt door naar Lelystad. Daarmee ontstaat een nieuwe verbinding, waarmee de huidige overstap voor reizigers naar Dronten en Kampen Zuid verdwijnt. De reistijd van Meppel naar Dronten wordt daardoor 22 minuten korter.
- De reistijd met de Intercity Berlijn is een halfuur korter. Dat wordt mogelijk door aanpassingen aan de Nederlandse spoorinfrastructuur en het inzetten van andere treinen. Wel stopt deze trein niet meer in Almelo.
- NS versnelt de Sprinters rond Geldermalsen op vrijdag tot en met zondag. Zo is de Sprinter tussen Tiel en Utrecht Centraal op deze dagen zeven minuten sneller met een betere aansluiting in Tiel.

De trajecten waar NS op rustige momenten minder treinen gaat rijden:

- Tussen Amsterdam Centraal en Almere Oostvaarders gaat het aantal Sprinters tijdens daluren van vier naar twee keer per uur.
- Tussen Utrecht Centraal en Woerden gaat het aantal Sprinters in de daluren van vier naar twee keer per uur.
- Tussen Utrecht Centraal, Weesp en Hoofddorp gaat het aantal sprinters op vrijdag van vier keer per uur naar twee keer per uur.
- Tussen Hoofddorp en Leiden Centraal gaat het aantal Sprinters op vrijdag van vier naar twee keer per uur.

NS heeft naast bovenstaande verbeteringen ook de ambitie om trajecten waar in het weekend in dienstregeling 2023 uursdiensten zijn ontstaan te herstellen. Helaas is er onvoldoende personeel beschikbaar om dit te doen per start dienstregeling 2024. Wanneer in de loop van dienstregeling 2024 voldoende personeel beschikbaar is en het maakbaar is om treinen toe te voegen, is NS voornemens om op onderstaande trajecten de halfuursdienst op zaterdag en/of zondag te herstellen:

- Tilburg Universiteit – Eindhoven – Weert
- 's-Hertogenbosch – Eindhoven – Deurne
- Hoofddorp – Hoorn
- Utrecht Centraal – Baarn

Trajecten Nijmegen/Eindhoven – Utrecht – Amsterdam/Schiphol – Rotterdam - Dordrecht

Uitwerking Intercity's van en naar Arnhem

De tienminutentrein tussen Arnhem, Schiphol en Rotterdam rijdt op maandag tot en met donderdag enkele ritten per spits per richting, om op de drukste momenten voldoende capaciteit te bieden. Ten opzichte van de huidige Dienstregeling 2023 zijn er tussen Arnhem, Schiphol, Rotterdam ritten toegevoegd (van vier naar twaalf ritten per dag). Daarbuiten rijdt NS maandag t/m vrijdag vier Intercity's per uur tussen Nijmegen en Utrecht (en verder richting Den Helder en Schiphol). Voor het traject Arnhem-Nijmegen is dit overdag een flinke verbetering ten opzichte van de huidige Dienstregeling 2023. In goed overleg met de busvervoerders heeft NS besloten de Intercity 3100 Nijmegen – Schiphol ook op maandag t/m donderdag (net als vrijdag tot en met zondag) op station Veenendaal-De Klomp te laten stoppen. Hiermee ontstaat de hele week een gunstiger uitgangspunt voor de busdienstregeling en een rustiger beeld qua aankomst- en vertrektijden voor de reiziger.

Op vrijdag tot en met zondag rijden de Intercity's in een kwartierligging.

In het weekend rijdt NS vier Intercity's per uur tussen Arnhem, Utrecht en Schiphol. Dit is een flinke verbetering ten opzichte van de huidige Dienstregeling 2023. De bedieningstijden (opstart en afbouw kwartierdiensten) zijn in lijn gebracht met de vervoersvraag.

De uitwerking en lijnvoering van de Intercity's is op vrijdag tot en met zondag als volgt:

- 2x/u Nijmegen – Arnhem – Utrecht – Amsterdam – Alkmaar – Den Helder (serie 3000) inclusief een stop op station Driebergen-Zeist.
- 2x/u Arnhem – Utrecht – Schiphol Airport (serie 3100) inclusief een stop op station Veenendaal-De Klomp. Op vrijdag rijdt deze trein door van en naar Nijmegen.

Uitwerking Intercity's van en naar Eindhoven

Tussen Amsterdam, Utrecht en Eindhoven rijdt NS op maandag tot en met donderdag de tienminutentrein. Op vrijdag tot en met zondag rijdt er een Intercity Maastricht / Heerlen – Eindhoven – Utrecht – Amsterdam– Enkhuizen (serie 2900). De trein van en naar Heerlen wordt om het uur gesplitst en gecombineerd met het deel van en naar Maastricht. Het Heerlens treindeel staat dan circa tien minuten stil in Eindhoven Centraal ten behoeve van een goede inpassing (en aansluitingen) in Limburg. Heerlen heeft daardoor ook op vrijdag tot en met zondag rechtstreekse reismogelijkheden van en naar de Randstad. Ook Weert, Roermond en Sittard profiteren van deze extra rechtstreekse reismogelijkheden. De Intercity Venlo – Utrecht – Schiphol Airport rijdt op vrijdag tot en met zondag door richting Leiden, Rotterdam en Dordrecht.

Uitwerking Sprinters rond Geldermalsen

Op vrijdag tot en met zondag verbetert NS de Sprinters rond Geldermalsen conform de capaciteitsaanvraag, met betere aansluitingen in Tiel en een versnelling van de Sprinters Tiel – Utrecht en 's-Hertogenbosch - Utrecht. De Sprinters zijn gekoppeld aan de treinen richting Den Haag Centraal en Leiden Centraal¹. NS verkort de halteertijd op Utrecht Centraal waardoor doorgaande reizigers sneller over Utrecht Centraal heen reizen. Ook gaan de laatste Sprinters vanuit Utrecht richting Geldermalsen tien tot twintig minuten later rijden (van Utrecht naar Tiel om 00:06 uur, van Utrecht naar 's-Hertogenbosch om 00:26 uur).

Uitwerking Sprinters Nijmegen – Arnhem

Op maandag t/m vrijdag verhoogt NS de frequentie van de Sprinter tussen Arnhem en Nijmegen van twee naar vier keer per uur in het dal, de Sprinter uit Dordrecht (serie 6600) rijdt dan door van en naar Arnhem. In de avonduren en in het weekend blijft de frequentie van de Sprinter tussen Arnhem en Nijmegen twee keer per uur. Tussen Nijmegen en Wijchen rijdt op maandag t/m zaterdag conform capaciteitsaanvraag overdag vier keer per uur een Sprinter. In de vroege ochtend, avonduren en op zondag is dit twee keer per uur.

Uitwerking Sprinters westelijke Randstad

Op maandag tot en met donderdag zal in de spits tussen Rotterdam en Dordrecht elke tien minuten een Sprinter gaan rijden. Vier Sprinters daarvan rijden door van en naar Den Haag. Buiten de spits rijden op het hele traject tussen Den Haag en Dordrecht vier Sprinters per uur in een 10/20-interval. Dit minder aantrekkelijke interval op maandag tot en met donderdag is nodig vanwege de modulaire inpasbaarheid van de tienminutendiensten. Op vrijdag zal vier keer per uur een sprinter rijden tussen Den Haag en Dordrecht in een 15/15-interval.

Door het kwartiersinterval van de Intercity tussen Leiden Centraal en Hoofddorp op vrijdag bleek het niet mogelijk méér dan twee Sprinters per uur op een zinvolle manier op dit baanvak in te passen (dat wil zeggen: niet twee Sprinters vlak na elkaar en dan langere tijd niets). Op vrijdagen rijdt NS daarom twee Sprinters per uur (serie 4600), wat ook goed aansluit bij de vrijdagse reizigersaantallen.

¹ Op maandag tot en met donderdag overdag is de doorkoppeling Tiel – Den Haag Centraal en 's-Hertogenbosch – Leiden Centraal, in de avonduren en op vrijdag tot en met zondag is de doorkoppeling Tiel – Leiden Centraal en 's-Hertogenbosch – Den Haag Centraal.

Tussen Leiden Centraal en Alphen aan den Rijn (-Woerden) passen we de Spitssprinters die maandag tot en met donderdag rijden iets aan om aan te blijven sluiten bij reizigersaantallen: één spitsrit van (Woerden-)Alphen aan den Rijn naar Leiden Centraal (vertrek uit Alphen om 6:39 uur) verdwijnt, tegelijkertijd voegen we aan de avondspits twee ritten toe.

Uitwerking Intercity direct Den Haag / Amsterdam Centraal – Rotterdam Centraal – Breda

NS rijdt op werkdagen de gehele dag en in het weekend in de middag vijf Intercity Direct-treinen per uur tussen Amsterdam, Schiphol en Rotterdam waarvan er drie treinen per uur doorrijden van en naar Breda (en daarvan één verder naar Brussel)². Met deze frequentieverhogingen herstelt NS de treindienst over de HSL van en naar Breda. Daarbovenop rijdt de Intercity Den Haag – Breda – Eindhoven twee keer per uur via de HSL.

In het weekend in de ochtend- en avonduren maken reizigers tussen Amsterdam en Breda gebruik van de Intercity Brussel of stappen zij over in Rotterdam.

Uitwerking Noord-Holland

Intercity's van en naar Amsterdam Centraal

NS verhoogt de frequentie op het traject Intercity Amsterdam Centraal – Haarlem – Den Haag Centraal. Hierdoor rijdt zeven dagen per week elk kwartier weer een Intercity tussen Amsterdam Centraal en Den Haag Centraal via Haarlem. De bedieningstijden (opstart en afbouw kwartierdiensten) zijn aangepast op de vervoersvraag, zo starten we op vrijdag in de middag met de kwartierdienst.

De Intercity tussen Alkmaar en Amsterdam Centraal (serie 800) rijdt op maandag tot en met vrijdag. Er rijden twee ritten in de ochtend vanuit Den Helder naar Amsterdam Centraal. Vanaf vrijdag 15:00 start de kwartierdienst tussen Alkmaar en Amsterdam Centraal. NS voegt een extra rit toe aan de spits-Intercity Enkhuizen-Amsterdam Centraal in de middag (namelijk vertrek 17:06 uur uit Amsterdam Centraal).

Sprinters Uitgeest - Amsterdam Centraal

De Sprinter Uitgeest – Amsterdam Centraal en verder richting Breukelen en Utrecht rijdt conform Dienstregeling 2023.

Traject Haarlem – Alkmaar

Tussen Haarlem en Alkmaar rijden in 2024 twee sprinters per uur. De spits-Intercity Haarlem – Alkmaar (serie 3400) rijdt in 2024 niet.

Sprinter Hoorn Kersenboogerd – Hoofddorp - Leiden

De sprinter tussen Hoorn Kersenboogerd en Hoofddorp rijdt conform Dienstregeling 2023. Op vrijdag rijdt deze sprinter overdag 2x per uur, maar niet tussen Leiden en Hoofddorp. In de avonduren rijdt de sprinter van/tot Hoorn in plaats van Hoorn Kersenboogerd.

² Vanaf september 2023 rijdt NS al twee extra ritten in de ochtendspits van Breda naar Rotterdam en twee ritten in de avondspits van Rotterdam naar Breda over de HSL.

Sprinter Amsterdam Centraal – Schiphol – Hoofddorp

Tussen Amsterdam Centraal en Hoofddorp rijdt de Sprinter in de spits (maandag tot en met donderdag) en overdag in het weekend vier keer per uur.

Sprinter Amsterdam – Haarlem – Zandvoort/Hoorn

Er rijden vier Sprinters per uur tussen Amsterdam en Haarlem, waarvan er twee Sprinters per uur doorrijden naar Zandvoort en twee keer per uur richting Alkmaar en verder.

Traject Utrecht – Hilversum – Schiphol – Hoofddorp

De sprinter Utrecht – Hoofddorp rijdt van maandag tot en met donderdag tot circa 20:00 uur. Op het gehele traject rijden ook andere sprinters.

Uitwerking Deventer/Harderwijk - Amersfoort – Utrecht – Rotterdam/Den Haag

Amersfoort – Deventer

Tussen Amersfoort en Deventer verbetert NS conform de adviesaanvraag over de capaciteitsaanvraag in de brede spits het aantal reismogelijkheden. Door toevoeging van extra ritten tussen Deventer en Amersfoort en door de gewijzigde tijdligging van de IC Berlijn ontstaan in de brede spits meer reismogelijkheden. In de ochtendspits rijdt NS een kwartierdienst vanaf 06:33 uur tot en met 09:03 uur van Deventer naar Amersfoort en vanaf 06:22 uur tot en met 08:52 uur vanuit Amersfoort naar Deventer. In de avondspits start NS vanaf Deventer naar Amersfoort de kwartierdienst op om 15:33 uur, de laatste rit rijdt om 19:03 uur. In de richting van Amersfoort naar Deventer rijdt de kwartierdienst van 15:22 uur tot en met 19:22 uur.

Harderwijk – Amersfoort

De dienstregeling van en naar Harderwijk wijzigt in Dienstregeling 2024 niet ten opzichte van Dienstregeling 2023. NS monitort de reizigersontwikkeling. In de avonduren (na 20:00 uur) rijdt de Sprinter Amsterdam Centraal – Amersfoort Vathorst niet tussen Amersfoort Centraal en Amersfoort Vathorst, reizigers kunnen gebruik maken van de overige treinen op dit traject.

Uitwerking Amersfoort Vathorst/Baarn – Utrecht

Tussen Utrecht Centraal en Amersfoort rijdt zeven dagen per week elk kwartier een Intercity.

De Sprinter tussen Baarn en Utrecht Centraal (serie 5500) rijdt twee keer per uur op maandag tot en met vrijdag overdag. In het weekend en de avonduren rijdt de Sprinter één keer per uur.

Uitwerking Utrecht – Den Haag / Rotterdam

NS rijdt zeven dagen per week elk kwartier een Intercity tussen Utrecht Centraal en Rotterdam Centraal (series 600/500 en 2800) en elk kwartier tussen Utrecht Centraal en Den Haag Centraal (series 2000 en (1)1700). De bedieningstijden (opstart en afbouw kwartierdiensten) zijn wel aangepast op de vervoersvraag. Zo start NS op vrijdag de kwartierdienst in de middag op en zijn op andere momenten juist ritten toegevoegd.

Tussen Den Haag Centraal en Gouda Goverwelle rijden op maandag tot en met donderdag in de spits vier Sprinters per uur (series 6800 en series 6900), daarbuiten twee Sprinters per uur.

Tussen Rotterdam Centraal en Gouda Goverwelle rijdt NS twee Sprinters per uur (serie 4000).

Uitwerking Utrecht – Woerden

Tussen Utrecht en Woerden rijden op maandag tot en met donderdag in het dal en vrijdag de gehele dag twee in plaats van vier Sprinters per uur.

Aanpassing Almere – Lelystad – Zwolle – Meppel

De lijnvoering van de Sprinters is als volgt:

- 2x/uur Sprinter Den Haag Centraal – Leiden Centraal – Schiphol Airport – Amsterdam Centraal – Almere Oostvaarders (serie 4600). Deze treinserie rijdt tussen Amsterdam Centraal en Almere Oostvaarders alleen op maandag tot en met donderdag in de spits. Deze trein sluit in Weesp aan op de 5700 Utrecht-Weesp-Hoofddorp
- 2x/uur Sprinter Hoofddorp – Schiphol Airport – Amsterdam Zuid – Weesp – Lelystad Centrum (serie 4300). Deze trein sluit in Weesp aan op de 5800 Amersfoort Vathorst – Amsterdam Centraal-Hoofddorp
- 2x/uur Sprinter Lelystad Centrum – Zwolle – Meppel – Leeuwarden (serie 9000).

De Sprinter van en naar Leeuwarden rijdt altijd door richting Zwolle en Lelystad en keert niet meer in Meppel/Zwolle. Hierdoor verhoogt NS de frequentie tussen Meppel en Zwolle in de avonduren en in het weekend van twee naar drie rechtstreekse treinen per uur. Tussen Zwolle en Lelystad wordt in het weekend overdag de doorgaande Sprinter één keer per uur aangevuld zodat hier twee Sprinters per uur blijven rijden.

NS is voornemens om de laatste reismogelijkheid per Sprinter vanuit Almere naar Amsterdam Zuid op zondag tot en met donderdag een uur later en op vrijdag en zaterdag een half uur later aan te bieden. De laatste reismogelijkheid naar Amsterdam Centraal wordt een kwartier eerder.

Zoals in de brief bij de capaciteitsaanvraag al is toegelicht, zal de Sprinter Utrecht Centraal – Almere Centrum op zondag overdag en zeven dagen per week in de avonduren op het gehele traject twee per uur rijden in plaats van (deels) één keer per uur.

Door de nieuwe lijnvoering is het mogelijk op rustigere momenten frequenties aan te passen aan de vraag. Voorheen kon NS dit niet doen zonder de knoop in Weesp aan te tasten. NS rijdt in Dienstregeling 2024 de sprinter tussen Amsterdam Centraal en Almere Oostvaarders alleen op maandag tot en met donderdag in de spits. Op andere momenten stappen sprinterreiziger in Weesp over voor de richting Amsterdam Centraal.

De Intercity Lelystad-Schiphol-Dordrecht (serie 2400) blijft tussen Lelystad en Almere rijden conform de huidige dienstregeling (alleen maandag tot en met donderdag in de spits).

Uitwerking Noord-Nederland

Traject Meppel – Zwolle

De Sprinter van en naar Leeuwarden rijdt altijd door richting Zwolle en Lelystad en keert niet meer in Meppel/Zwolle. Hierdoor verhoogt NS de frequentie tussen Meppel en Zwolle in de avonduren en in het weekend van twee naar drie rechtstreekse treinen per uur. Hiermee ontstaat maandag t/m zondag een nieuwe doorgaande verbinding tussen de Sprinterstations tussen Leeuwarden en Zwolle enerzijds en Kampen Zuid, Dronten en Lelystad anderzijds. De huidige overstap van 25 minuten in Zwolle tussen Leeuwarden enerzijds en Dronten en Kampen Zuid anderzijds verdwijnt. De reistijd van Meppel naar Dronten wordt bijvoorbeeld 37 minuten in plaats van 59 minuten. Zie ook *Aanpassing Almere – Lelystad – Zwolle – Meppel*.

Traject Groningen – Assen

Op maandag t/m donderdag in de spitsuren rijdt NS weer de aanvullende spitstrein tussen Groningen en Assen waardoor er op die momenten vier Sprinters per uur rijden (serie 6200 en serie 8100). Op vrijdag is er een lagere vervoersvraag en rijdt de spitstrein niet. Met het rijden van de spitstrein wil NS ook ten tijde van de grootschalige werkzaamheden aan de zuidelijke ringweg Groningen voldoende vervoerscapaciteit bieden. Conform de capaciteitsaanvraag start NS de spitstrein in de ochtend een half uur later op vanuit Assen en rijdt aan het einde van de ochtendspits juist een extra rit Groningen – Assen en een extra rit Assen – Groningen. Hiermee wordt beter aangesloten bij de vervoersvraag. Tot slot heeft NS kans gezien - ten gunste van de reiziger - de spooropstelling van de spitstrein in Assen te verbeteren. Deze zal straks keren op spoor 2b zodat een uitstappende reiziger dichterbij de reizigerstunnel wordt afgezet.

Intercity's en Sprinters Groningen/Leeuwarden – Zwolle

Conform capaciteitsaanvraag rijden tussen Zwolle en Groningen/Leeuwarden diverse Intercity's niet meer als Sprinter (zoals dat nu in de vroege ochtend of late avond het geval is) maar conform het snelle patroon, op die momenten zijn additionele losse Sprinters toegevoegd.

De Sprinter tussen Groningen en Zwolle (serie 8100) rijdt nu op zondag tot circa 16:00 uur nog een uurdienst. Conform capaciteitsaanvraag wil NS ritten toe voegen zodat vanaf circa 10:00 uur elk half uur gereisd kan worden met de Sprinter. Dit is voor bijvoorbeeld Hoogeveen en Beilen een verbetering.

Uitwerking Zuid-Nederland

Intercity Eindhoven – Dordrecht

Tot en met zomer 2022 reed NS op contractbasis vier keer per dag een Intercity (serie 1900) tussen Eindhoven en Dordrecht. Wegens tegenvallende reizigersaantallen in deze trein en de voorkeur het (schaarse) personeel elders zinvoller in te zetten, keert in overleg met onze contractpartners deze trein niet terug in onze plannen voor 2024. Wel verbetert tussen Dordrecht, Breda en Tilburg de treindienst 's avonds en in het weekend, zie onder.

Traject Nijmegen – 's-Hertogenbosch – Tilburg – Breda – Dordrecht

De Sprinter tussen Nijmegen en Dordrecht (serie 6600) rijdt twee keer per uur tot en met tien uur 's avonds, ook op zaterdag en zondag. Daarnaast blijven tussen Oss en 's-Hertogenbosch op de drukste momenten in de ochtendspits op maandag tot en met donderdag twee extra Sprinters rijden.

Traject Weert – Tilburg Universiteit

De Sprinter tussen Tilburg Universiteit, Eindhoven Centraal en Weert (serie 6400) die acht minuten halteert op Eindhoven, past in de nieuwe kwartierstructuur (vrijdag tot en met zondag) niet meer als rechtstreekse trein op het gehele traject en wordt op die momenten geknipt in twee delen: een Sprinter Tilburg Universiteit – Eindhoven Centraal en een Sprinter Eindhoven Centraal – Weert (serie 16400). De overstaptijd tussen deze treinen voor doorgaande Sprinterreizigers bedraagt acht of negen minuten, afhankelijk van de reisrichting. De frequentie van de Sprinters op deze verbinding is maandag tot en met vrijdag overdag (tot circa 21u 's avonds) twee keer per uur, daarbuiten één keer per uur. Op koopavond (vrijdag) voegen we een rit Eindhoven-Weert toe.

Traject 's-Hertogenbosch – Deurne

De frequentie van de Sprinters op deze route is maandag tot en met vrijdag overdag (tot circa 21u 's avonds) twee keer per uur, daarbuiten één keer per uur. Op koopavond (vrijdag) voegen we een rit Eindhoven-Deurne toe.

Traject Roosendaal – Vlissingen

NS houdt de lijnvoering en bediening tussen Roosendaal en Vlissingen ongewijzigd.

Ten slotte

NS verwacht, op basis van huidige inzichten, voldoende personeel te hebben om de voorgenomen dienstregeling te kunnen rijden. De onzekerheden zijn echter nog steeds groot. Ondanks mitigerende maatregelen kan NS niet uitsluiten dat de dienstregeling op een later moment aangepast moet worden. Wanneer in de loop van dienstregeling 2024 voldoende personeel beschikbaar is en het maakbaar is om treinen toe te voegen, is NS voornemens om op vier trajecten de halfuursdienst op zaterdag en/of zondag te herstellen.

Ik vraag u uiterlijk 5 september 2023 te reageren met een advies. U wordt geïnformeerd hoe uw advies is verwerkt.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zie uw advies graag tegemoet. Mocht u naar aanleiding van deze brief nog vragen hebben, dan vragen u contact op te nemen met uw contactpersoon bij NS Regiodirectie Randstad-Noord, [REDACTED]

Met vriendelijke groet,



Directeur Netwerkontwikkeling en Ontwerp

Retouradres: Termini 179 1025XM, Amsterdam

Nederlandse Spoorwegen
Corporate Affairs
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025
3500 HA Utrecht

Datum 5 september 2023
Behandeld door 
Onderwerp Advies Dienstregeling 2024

Geachte heer Koolmees,

Graag maken wij van de gelegenheid gebruik om namens de partijen in de Noordvleugel advies uit te brengen over de door u voorgenomen dienstregeling 2024 die start per 10 december 2023.

U heeft in het voorjaar aan ons advies gevraagd over het ontwerp van de dienstregeling met het oog op de capaciteitsaanvraag. Op 24 maart 2023 hebben wij u een advies met voor ons belangrijke kaders en aandachtspunten toegezonden. Nu er een definitief ontwerp voor de dienstregeling van 2024 ligt, hebben wij dit getoetst aan de eerder meegegeven kaders en aandachtspunten. De partijen in de Noordvleugel reageren gezamenlijk. Allereerst in zijn algemeenheid en vervolgens specifiek per regio.

Algemeen

In uw adviesaanvraag geeft u aan de dienstregeling in 2024 uit te breiden. Dat is in de basis natuurlijk positief nieuws. Echter, moeten wij constateren dat deze uitbreiding slechts betrekking heeft op een beperkt deel van de trajecten in de Noordvleugel. Er zijn regio's die, ook in vergelijking met de afgeschaalde dienstregeling van 2023, er wederom op achteruit gaan. Met name de bediening op de Flevolijn valt hierbij negatief op. De dienstregeling buiten de spitsuren op werkdagen zakt naar een niveau dat niet aansluit bij de ambities uit de gezamenlijke ontwikkelagenda van NS, ProRail, provincie en van de diverse gemeenten. Dit beperkte treinaanbod is onvoldoende om het OV te positioneren voor de maatschappelijk noodzakelijke transitie naar duurzame mobiliteit.



In ons advies van 24 maart 2023 geven wij aan te twijfelen of het principe 'aanbod laten aansluiten op bestaande vraag' leidt tot de maatschappelijk meest gewenste dienstregeling. Hiermee komen de schaarse middelen meestal ten goede aan de grote groep. Er blijven regio's en gemeenten die een ondermaatse bediening houden waardoor reizigers niet geneigd zijn voor de trein te kiezen. Met een negatieve spiraal in gebruik en aanbod en toenemende vervoersongelijkheid voor reizigers die afhankelijk zijn van de trein tot gevolg.

Ook in deze adviesaanvraag is dit principe leidend waardoor er stations in een negatieve spiraal terecht zijn gekomen omdat deze er de laatste jaren in bediening flink op achteruit zijn gegaan. Denk hierbij o.a. aan Baarn, Beverwijk, Duivendrecht, Hoorn en Lelystad. Stuk voor stuk gemeenten die samen met NS werken aan het verbeteren van de aantrekkelijkheid van duurzame mobiliteit via de Regionale Ontwikkelagenda's en diverse actieprogramma's. Deze zijn opgesteld om samen te zorgen dat ketenreizigers op stations een soepele overstap hebben en zo een prettige deur-tot-deurreis ervaren. Het is wrang om te lezen dat de bediening van dergelijke stations verslechtert en dit zet de investeringsbereidheid in de kwaliteit van de stationsomgeving en/of verdichting van lokale overheden onder druk. Wij blijven aandringen dat u perspectief biedt op het verbeteren van de bediening – alleen dan kunnen overheden hun investeringen en ruimtelijk beleid rechtvaardigen. Dit gezamenlijke perspectief is nodig om op specifieke trajecten een negatieve vicieuze cirkel in reizigersaantallen en de aantrekkelijkheid van de stations te voorkomen.

In zijn algemeenheid missen wij bij uw afwegingen een cijfermatige onderbouwing. In de adviesaanvraag worden ontwikkelingen benoemd die wij niet kunnen staven omdat een achterliggende onderbouwing ontbreekt. Daarnaast is het aanpassen van frequentie al een versobering maar wij zien dat momenteel op drukke momenten ook nog eens kortere treinen worden ingezet. De onderbouwing dat u bij wijzigingen 'de vraag volgt' achten wij te beperkt – hier is geen ruimtelijk beleid op te voeren, wat u regelmatig wel van ons vraagt. Ook kregen wij te horen dat op plekken waar de vraag op peil is gebleven er toch minder aanbod komt omdat de machinisten elders effectiever ingezet kunnen worden. Dat geeft het gevoel dat een relatief hoog reizigersherstel op een bepaalde corridor er alleen toe doet wanneer dit de door NS geprefereerde uitkomst ondersteunt.

De principes die u bij het ontwerpen van deze dienstregeling voor 2024 heeft gehanteerd leggen verdere nadruk op het bedienen van reizigers tussen intercitystations, ten koste van het bieden van bereikbaarheid voor (sprinter)reizigers elders in het land maar ook binnen de regio. Dit vinden wij een zorgwekkende ontwikkeling en van een maatschappelijk betrokken onderneming zoals NS hadden wij een evenwichtiger beleid verwacht. Dit leidt tot een



scheefgroei in Nederland: reizigers tussen stedelijke regio's kunnen een mobiliteitstransitie realiseren waar dit voor reizigers uit andere regio's of sprinterreizigers binnen onze regio's veel lastiger wordt gemaakt. De kabinetsreactie op de publicatie 'Elke regio telt' is hoopvol waarbij 'stevige inspanning geleverd wordt om te realiseren dat dunner bevolkte gebieden met grote afstanden meer gewicht krijgen in de toedeling van voorzieningen.'¹ Wij verwachten dit ook in uw afwegingskader voor het ontwerpen van de dienstregeling terug te zien.

De uitgangspunten voor het ontwerpen van deze dienstregeling liggen in het verleden. De vervoersvraag van begin 2023 wordt gebruikt om dit model te onderbouwen, terwijl de dienstregeling tot eind 2024 bestendig moet zijn. In ambtelijke gesprekken heeft u aangegeven over weinig bijsturingsmaatregelen te beschikken om een eventueel toenemende vervoersvraag op te vangen. Door het personeelsgebrek bent u niet in staat extra vervoerscapaciteit te creëren via hogere frequenties of langere treinen. Ook wanneer over een jaar blijkt, mogelijk door ruimtelijke ontwikkelingen in combinatie met nieuwe trends na corona, dat het vervoersaanbod niet meer voldoende is om aan toegenomen vraag te voldoen. Wij hopen op een spoedig herstel van de reizigersaantallen en verdere groei. Wij verwachten dat NS hierop anticipeert in haar personeels- en materieelbeleid.

Afsluitend zijn we blij dat u een poging doet om voor enkele trajecten perspectief te bieden door aan te geven dat bij extra capaciteit halfuurdiensten in het weekend hersteld worden. Wij vragen u om ons in het kader van de Regionale Ontwikkelagenda's halfjaarlijks te betrekken bij de monitoring van de ontwikkeling van de reizigersaantallen op ieder traject in de Noordvleugel. Met als doel om perspectief te schetsen op het verdere herstel en doorontwikkeling van de dienstregeling. U heeft in het verleden een dergelijk ontwikkelpad voor Stedenbaan gemaakt, wij vragen u dit ook voor de corridors met een Regionale Ontwikkelagenda te doen.

Met vriendelijke groet,

¹ Kenmerk 2023-0000412500; Kabinetsreactie op het adviesrapport 'Elke regio telt'; 12 juli 2023



Wethouder/ Dagelijks bestuurlid G. Slegers



Gedeputeerde J. de Reus



PROVINCIE FLEVOLAND



André van Schie
Gedeputeerde Mobiliteit, Economie en
Digitalisering



provincie :: Utrecht



Gedeputeerde J. Olthof





Provincie Utrecht

Internationale verbindingen:

Het is positief dat de reistijd op de IC Amsterdam-Berlijn met circa een halfuur wordt ingekort. Vanaf Amersfoort is Berlijn dan al in ruim 5 uur bereikbaar. Wij hechten grote waarde aan hoogwaardige internationale verbindingen en de reistijdwinst richting Berlijn juichen wij dan ook van harte toe.

We betreuren het dat u geen aandacht besteed aan de verbinding van Utrecht met Duitsland die ondanks een matige kwaliteit erg druk gebruikt wordt: uitbreiding is noodzakelijk.

Deventer - Amersfoort

U geeft aan tussen Deventer en Amersfoort het aantal reismogelijkheden in de brede spits te willen uitbreiden naar een kwartierdienst tussen 6:33 en 9:03 en in omgekeerde richting van 15:22 tot en met 19:22. Dit ondersteunen wij van harte en we zijn verheugd dat NS een brede spits hanteert die ook aantrekkelijk kan zijn voor keuzereizigers op dit traject. De A1 is immers een druk belaste autocorridor en een beter aanbod vanuit het oosten naar de Randstad is daarmee een belangrijke bijdrage aan de zo gewenste mobiliteitstransitie.

Schiphol - Utrecht - Arnhem - (Nijmegen)

Het bieden van 6 treinen per uur van maandag tot en met donderdag in de spits tussen Schiphol - Utrecht - Arnhem kan op onze instemming rekenen.

Verder vinden we het een goede keuze om de serie 3100 Schiphol - Nijmegen altijd op Veenendaal - De Klomp te laten halteren. Dit is voor het aansluitend busvervoer een goed uitgangspunt en ook duidelijk voor de reiziger. Wij vragen ons hierbij wel af of het uiteindelijk niet beter is om op het gehele traject gedurende de gehele week uit te gaan van een kwartierdienst en hier enkele treinen ten behoeve van voldoende capaciteit aan toe te voegen. Daarmee ontstaat voor de reiziger een duidelijker patroon dat de gehele week gelijk kan zijn.

Sprinter Utrecht - Driebergen Zeist - Veenendaal

De in de spits toegevoegde sprinter van Utrecht naar Veenendaal Centrum wordt niet in zijn geheel teruggezet. Deze keert in uw voornemen op Driebergen Zeist. Wij zouden u hierbij de overweging willen meegeven om deze te laten doorrijden naar Veenendaal-Centrum. Wij denken dat dit niet hét verschil zo kunnen maken als het gaat over de personele tekorten bij de NS. Wellicht is het doorrijden vanuit de huidige vervoervraag niet per se noodzakelijk, maar een hogere frequentie is ons inziens meer van belang dan de inzet van langere treinen inzetten en een halfuurdienst rijden.



Sprinters (Tiel) - Geldermalsen - Utrecht - Woerden

Het voornemen de Sprinter naar Geldermalsen en Tiel van vrijdag tot en met zondag te versnellen zien wij als een pluspunt. onder meer door de werkzaamheden rond station Geldermalsen zijn de afgelopen jaren reistijden en overstaptijden verre van optimaal geweest, maar hiermee zet u een stap in de goede richting.

We zijn blij met het verkorten van de halteertijd van de doorgaande sprinters Woerden – Geldermalsen op Utrecht Centraal: dat maakt het overstappen op Vaartsche Rijn richting USP vanuit Leidsche Rijn aantrekkelijker en daarmee wordt Utrecht Centraal qua overstappers ontlast.

Op basis van de doorkoppelingen constateren wij dat de verbinding Leiden – Utrecht voortaan met Sprinters wordt gereden. Gelet op de snelle, rechtstreekse verbinding via Amsterdam Zuid lijkt ons dat een goede keuze. In dit kader willen wij u nogmaals vagen of de geplande extra stop op Leidsche Rijn, gepland in 2025, wellicht al in 2024 gerealiseerd kan gaan worden. Dat kan tevens voor Leidsche Rijn het negatieve effect van de door u beoogde frequentieverlaging in de daluren tussen Woerden en Utrecht Centraal verzachten.

Tussen Utrecht Centraal en Woerden Centraal heeft u het voornemen het aantal sprinters in de daluren terug te brengen van vier naar twee keer per uur. De onderbouwing hiervoor missen wij. Juist in een sterk stedelijk gebied waar mensen kortere afstanden reizen is een hoge frequentie van groot belang voor een aantrekkelijk OV. Een lagere frequentie zal ook leiden tot een lager gebruik. Hiermee wordt een neerwaartse spiraal in gang gezet en dat vinden wij niet wenselijk. Bij een frequentie van 2 in plaats van 4 sprinters per uur zal het aantal reizigers in de daluren met circa 25% afnemen (bron: Effecten van frequentieverhoging op het treingebruik, NS 2008). Dat maakt het nóg moeilijker straks weer te komen tot hogere frequenties. We vragen NS dan ook met klem af te zien van deze frequentieverlaging.

Utrecht Centraal – Baarn:

U geeft aan dat u voornemens bent hier op zaterdag en/of zondag de halfuurdienst te herstellen wanneer er voldoende personeel beschikbaar is. We juichen dat sterk toe en geven u in overweging de frequentie op zaterdag alvast als eerste te herstellen. Graag vragen we u ook in de avonduren de halfuurdienst te herstellen. Eén trein per uur in de avonduren en weekenden zien wij als een sterk ondermaatse verbinding die niet past in een hoog stedelijk gebied.



Spitsverbinding Harderwijk-Amersfoort

Het is spijtig dat u de extra spitsverbinding Harderwijk – Amersfoort nog niet inlegt. Het doortrekken van enkele ritten van de sprinter Amsterdam – Vathorst naar Nijkerk en Harderwijk kost naar onze mening niet heel veel extra personeelsuren en kent een grote meerwaarde voor forenzen op deze drukke autocorridor.

Het inkorten van de sprinter Amsterdam Centraal – Vathorst in de avonduren maakt dat de trein op deze relatie minder aantrekkelijk wordt. Reizigers zijn een kwartier langer onderweg en de verbinding is niet meer rechtstreeks. Gelet op de verdere verstedelijking bij Schothorst en Vathorst achten we deze verslechtering ongewenst en adviseren we hierover negatief. Regio Noord-Veluwe heeft aan u hierover een hartenkreet gestuurd, waar wij ons van harte bij aansluiten.

Als gezamenlijke overheden zijn we volop bezig om de mobiliteitstransitie in gang te zetten. Dit doen wij onder meer om het terugdringen van de CO₂ uitstoot van mobiliteit mogelijk te maken en om de realisatie van woningbouw te faciliteren. Om mensen uit de auto te krijgen, moeten de alternatieven op orde zijn. Specifiek met betrekking tot deze treinverbinding komt daar nog bij dat de aanpak van 'knooppunt Hoevelaken' op pauze is gezet, waardoor de files blijven bestaan. De trein kan daarbij een aantrekkelijk alternatief vormen voor de auto mits treinfrequenties hoog genoeg zijn. We roepen NS dan ook op met inzet van treinen bij te dragen aan het verzachten de negatieve gevolgen van het pauzeren van de reconstructie van 'knooppunt Hoevelaken'.

Verder constateren wij dat NS stelt dat de reizigersvraag op deze verbinding niet groot genoeg is, terwijl gemeenten in de regio Noord-Veluwe stellen dat reizigers op perrons achter blijven. Wij krijgen hier graag van u meer duidelijkheid in, onderbouwd met cijfers.

Provincie Noord-Holland

Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord

De afgelopen maanden hebben we samen met gemeenten, Connexxion en NS een intensief traject doorlopen om tot een toekomstvast OV-systeem voor Noord-Holland Noord te komen. De kern van dit systeem is dat we de bussen sneller, beter en meer willen laten aansluiten op de trein. Daarmee wordt de bus als zogenaamde 'feeder' belangrijker voor de trein. We vergroten hiermee het aantal reizigers naar de trein en helpen we om het treinproduct in Noord-Holland Noord te verbeteren. In 2024 zullen al een aantal korte termijn verbeteringen in het busnetwerk worden doorgevoerd. Juist in relatie tot bovenstaand perspectief vinden we vinden het dan ook uiterst ongelukkig dat het treinproduct in Noord-Holland Noord wederom verslechtert.



Maatregelen als het niet terugbrengen van de spits-IC tussen Alkmaar en Haarlem en het verlagen van de frequentie op het traject Amsterdam-Alkmaar op vrijdag tot 15.00u staan hier haaks op. We willen (en gaan!) juist meer bussen richting de stations rijden. Dan helpt het niet wanneer NS op datzelfde moment met minder treinen gaat rijden. Het uitgangspunt van onze gezamenlijke exercitie wordt hiermee onderuit gehaald, en daarmee nogal zinloos.

Sprinter Utrecht Centraal-Weesp-Hoofddorp

We vinden het jammer dat de frequentie op vrijdag van 4 keer per uur naar 2 keer per uur gaat. Dit betekent dat de stations tussen Hilversum en Weesp naast het weekend ook op vrijdag hun rechtstreekse verbinding met Schiphol verliezen.

Knoop Weesp

U bent voornemens om in de daluren minder treinen te gaan rijden vanuit Almere Oostvaarders via Weesp naar Amsterdam Centraal. Daarnaast rijden er in het weekend en nu dus ook op vrijdag minder treinen vanuit Utrecht Centraal via Weesp naar Hoofddorp. Deze keuze is opmerkelijk, aangezien de herstelpercentages van de stations op deze stations een stuk hoger liggen dan landelijk: Almere poort zit op 81,8%, Muiderpoort op 72,9% en Science Park op 75,3% (Bron: NS Dashboard 2022). Reizigers die de trein dus weer vertrouwen, worden 'beloond' met een slechtere dienstverlening. Wat betekent dit enerzijds voor de overstaptijd in Weesp? Anderzijds maken wij ons zorgen over de toekomstige bediening van Weesp. Immers per december 2029 is in het kader van dienstregelingsmodel II van OV SAAL beoogd om 10 treinen per uur te gaan rijden op het traject Weesp-Amsterdam Centraal. De afschaling maakt het er niet makkelijker op om dit doel te bereiken. Graag willen wij met u de reizigersontwikkeling op het OV SAAL-traject nauwgezet monitoren en vragen wij u inzicht te geven in het aantal reizigers dat benodigd is om op het traject Weesp-Amsterdam Centraal daadwerkelijk met 10 Sprinters per uur te kunnen rijden.

Sprinter Hoofddorp-Leiden Centraal

U geeft aan dat u voornemens bent om het aantal Sprinters op vrijdag terug te brengen van 4 naar 2 keer per uur. Dat vinden wij jammer. U heeft in de capaciteitsaanvraag aangegeven ruimte te zien voor 3 sprinters per uur. Dit zien wij nu niet terug, ondanks de meerwaarde van deze treindienst voor reizigers uit Zaandam, Amsterdam Sloterdijk en de Westtak. Nader onderzoek (zie eerdere reactie LOCOV) leert dat 4 Sprinters per uur ook mogelijk zijn, mits 1 station wordt overgeslagen. Deze zien wij graag alsnog toegevoegd.

Sprinter Hoorn Kersenboogerd-Hoofddorp-Leiden

U geeft aan dat de sprinter Hoorn Kersenboogerd-Schiphol-Hoofddorp blijft rijden conform de dienstregeling 2023. Dat betreuren wij, omdat in december 2022 werd aangegeven dat deze verslechtering van tijdelijke aard zou zijn. Dit betekent namelijk



dat er op werkdagen na 19:15 uur (trein 3375) geen Sprinters meer vertrekken vanaf station Hoorn Kersenboogerd, maar vanaf Hoorn. Tevens wordt er vanaf dat tijdstip een uurdienst geboden (eerstvolgende sprinter naar Hoofddorp vertrekt om 20:20 uur vanaf Hoorn). Wij dringen er op aan om op werkdagen langer in een halfuurdienstregeling door te rijden.

U geeft aan voornemens te zijn om op zaterdag en/of zondag de halfuurdienst te herstellen. Dit juichen wij van harte toe. Een uursdienst op dit traject, zoals nu het geval is, vinden wij niet passen bij de gezamenlijke ambitie die wij voor ogen hebben met de Hoornse lijn (i.e. een lijn die een aantrekkelijk, duurzaam en betaalbaar alternatief vormt die kan concurreren met de auto).

Intercity's van en naar Amsterdam Centraal

Wij zijn verheugd dat u voornemens bent om weer 7 dagen per week ieder kwartier een Intercity te gaan rijden tussen Amsterdam Centraal en Den Haag Centraal via Haarlem. U geeft aan dat de opstart en afbouw van de kwartierdiensten afhankelijk zijn van de vervoersvraag. Kunt u concreter aangeven wanneer u voornemens bent met de kwartierdienst te starten en wanneer deze eindigt?

Spitsintercity Enkhuizen-Amsterdam Centraal

Wij zijn verheugd over uw voornemen om een extra Intercity toe te voegen in de spits op het traject Enkhuizen-Amsterdam Centraal. De kwartierdienst in de middagspits wordt hierdoor iets verbreed. Wel blijven we aandacht vragen voor de punctualiteit en uitval van deze treinserie.

Intercity Amsterdam Centraal-Alkmaar (serie 800)

Wij vinden het jammer dat u voornemens bent om op vrijdag tot 15.00u het aantal treinen tussen Alkmaar en Amsterdam Centraal terug te brengen van 4 naar 2 keer per uur. Een dergelijke bediening past niet bij de ambitie die wij gezamenlijk voor ogen hebben met de Zaancorridor.

Reistijd Enkhuizen-Hoorn-Amsterdam

De reistijd tussen de stations in oostelijk Westfriesland (de Enkhuizerlijn) en Amsterdam staat al tijden onder druk. De reistijd per trein tussen Enkhuizen en Amsterdam bedraagt momenteel 62 minuten. Bij invoering van de intercity in december 2008 betrof dit ca. 57 minuten, terwijl op dezelfde stations wordt gehalteerd. Deze toename aan reistijd komt door lange halteringstijden op verschillende stations, mede veroorzaakt door koppeling aan andere treinseries in Amsterdam. In de adviesaanvraag wordt niet duidelijk wat de reistijd zal zijn in 2024, maar wij vermoeden hetzelfde omdat u aangeeft dat de koppeling naar Heerlen/Maastricht in stand blijft. Wij doen u de suggestie om de tijd die nodig is om de koppeling aan andere treinseries te maken, op te vangen op bijvoorbeeld Amsterdam Centraal. Omdat er weinig reizigers 'over' Amsterdam heenreizen treft dit minder reizigers.



Zoals bekend werken we als gezamenlijke overheden in Westfriesland, op initiatief van NS, aan gebiedsontwikkeling langs de Westfriese lijn, waarbij de spoorverbinding met de Amsterdamse regio de aantrekkelijke kern moet vormen. De huidige langere reistijd past niet bij een dergelijke ontwikkeling.

Traject Haarlem-Alkmaar

Wij zijn zeer teleurgesteld dat de Spits-Intercity op het traject Alkmaar-Amsterdam niet wordt teruggebracht in 2024. Deze maatregel was een belangrijke uitkomst van ons optimalisatietraject Noord-Holland Noord en ook een belangrijke drijver onder de samenwerking met u op de spoorcorridor Zuid-Kennemerland-IJmond. Wij verzoeken u dan ook met klem deze maatregel te herzien.

Provincie Flevoland

In het eerdere advies d.d. 24 maart 2023 hebben we begrip getoond voor de personele situatie bij NS. U stelde een structuurwijziging voor in de bediening op de Flevolijn met een afschaling in de avonduren. Hoewel deze voor Flevolandse reizigers onwenselijk is, begrepen wij dat de huidige dienstregeling zonder voldoende personeel niet houdbaar is. In onze brief hebben wij echter aangegeven dat de voorgestelde bediening een ondergrens moet zijn. Hieraan heeft u geen gehoor gegeven omdat de afschaling nu ook voor ieder moment buiten de spits op maandag tot en met donderdag geldt. Hiermee pleegt u roofbouw op de bediening in Flevoland. Wij roepen u op deze plannen te herzien en de bediening te hanteren zoals deze in de adviesaanvraag uit dit voorjaar is uiteengezet.

Ontwikkeling van Flevoland

In ambtelijke overleggen heeft u uitgelegd dat u met de herstructurering de beperkte bediening poogt te mitigeren, u heeft tevens uw principe voor uw "maatschappelijke afweging" gepresenteerd. Deze "maatschappelijke afweging" op basis van winst in reisminuten zal altijd ten goede komen aan intercityrelaties. Reizigers vanaf Flevolandse sprinterstations, met minder absolute reizigersaantallen, zullen benadeeld worden. Flevoland is een groeiprovincie, maar omdat er nu om personeelsinzet met oudere stedelijke gebieden met meer inwoners 'geconcentreerd' wordt, wordt de gewenste ontwikkeling met de verduurzaming van de mobiliteit zeer moeilijk gemaakt. Zo moeten we nu concluderen dat één van de snelst groeiende stations in gebruik, Almere Poort, in de daluren een directe relatie met Amsterdam Centraal verliest. Hetgeen ook geldt voor reizigers vanaf de overige Almeerse sprinterstations als ook provinciehoofdstad Lelystad Centrum. Een groot deel van de Almeerders hebben een relatie met Amsterdam en hiermee lijkt in uw "maatschappelijke afweging" geen rekening te zijn gehouden. Een afweging die haaks staat op de principes van PHS-SAAL. Wij gaan graag met u in gesprek om tot een brede maatschappelijke



afweging te komen die ook recht geeft aan de (ruimtelijke) ontwikkelingen aan de randen van het hoofdrailnet.

Behoud de sneltrein Dordrecht – Lelystad Centrum (2400)

In vergelijking met de capaciteitsaanvraag valt de bediening van de sneltrein tussen Lelystad en Schiphol buiten de spits op maandag tot en met donderdag helemaal weg.

In ons vorige advies hebben we het belang van deze treinserie aangegeven, maar wellicht nog onvoldoende uiteengezet. Allereerst zorgt deze treindienst voor een onderling snelle verbinding tussen Lelystad Centrum, Almere Buiten en Almere Centrum. Vanaf deze stations is dit tevens de snelste verbinding met Duivendrecht, het belangrijkste station om snel op het Amsterdamse metronetwerk over te stappen waar veel mensen vanuit Flevoland gebruik van maken omdat zij in de stad werkzaam zijn. Reizigers zullen de overstapmogelijkheid op Amsterdam Zuid kennen, die echter voor veel bestemmingen onaantrekkelijker is, zowel in reistijd als in prijs. Reizigers die hierdoor de sprinter moeten kiezen worden geconfronteerd met een lagere frequentie en een significant langere reistijd. Voor de relatie Lelystad Centrum – Utrecht Centraal verdwijnt eveneens de mogelijkheid om relatief snel over te stappen op Almere Centrum en deze reizigers kunnen slechts de reis met de 700/1800 en de (reeds drukke) 3500 over Amsterdam Zuid maken.

Voor reizigers tussen Lelystad en 't Gooi verslechtert de reis eveneens significant. Tot slot rijdt de 2400 ook niet in de drukke vrijdagmiddagspits op de Flevolijn. De 700/1800 zit op vrijdagmiddag vol met studenten uit Groningen en Leeuwarden – bij de huidige bediening is er amper ruimte voor extra reizigers. Het afschalen van deze treinserie op de vrijdagmiddag kunnen wij niet rijmen met de ervaren werkelijkheid. Wij vragen u om de kwaliteit van treinreizen voor veel herkomst/bestemmingen vanuit Flevoland te behouden, zowel op vrijdag als in de daluren, en alles te doen om deze treinserie te herstellen.

Avondbediening Hanzelijn

Wij moeten constateren dat na 21:30 in de avond de sprinterbediening op Dronten en Kampen Zuid terugvalt naar een uursfrequentie. Gezien de bouw van woningen, arbeidsplaatsten en voorzieningen rond beide stations zou een opwaardering van de bediening op de plaats zijn. Wij vragen u om ook in de late avonduren een halfuursfrequentie te blijven hanteren.

Perspectief op dienstregelingsmodel II van PHS-SAAL

Het beoogde dienstregelingsmodel voor de corridor Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad (SAAL) moet vanaf 2030 rijden om de bereikbaarheid te borgen en ruimtelijke ontwikkelingen rond de corridor te faciliteren. Om de betaalbaarheid van de bediening in het heden, maar ook in de toekomst te borgen



werken de Flevolandse overheden met NS samen in het kader van de Regionale Ontwikkelagenda Flevolijn/Hanzelijn. Het treinvervoer moet zo aantrekkelijk mogelijk worden gepositioneerd om daarmee meer reizigers van en naar Flevoland aan te trekken – een aantrekkelijke dienstregeling is daar een belangrijk onderdeel van. Met uw huidige voorstellen voor de dienstregeling wordt de gezamenlijke propositie voor reizigers een stuk onaantrekkelijker. Hierdoor zullen zowel reizigers in het heden, maar ook in de toekomst minder snel geneigd zijn om voor de trein te kiezen. Wij maken ons ernstig zorgen over het perspectief op PHS-SAAL en willen met u graag tot afspraken komen over een ontwikkelpad tot 2030. U ontvangt hierover van provincie Flevoland een separate brief.





PROVINCIE FLEVOLAND

Nederlandse Spoorwegen Groep N.V.
President-directeur de heer W. Koolmees
Laan van Puntenburg 100
3511 ER UTRECHT

Postbus 55
8200 AB Lelystad

Telefoon
(0320)-265265
Fax
(0320)-265260
E-mail
provincie@Flevoland.nl
Website
www.flevoland.nl



Verzenddatum
12 september 2023

Bijlagen

Uw kenmerk

Ons kenmerk
3154285

Onderwerp

Dienstregeling 2024 in Flevoland

Geachte heer Koolmees, [REDACTED]

De provincie Flevoland en de gemeenten Almere, Lelystad en Dronten tekenen protest aan tegen het voornemen van de Nederlandse Spoorwegen (NS) om vanaf 2024 de dienstregeling in Flevoland significant te verslechteren. Wij vragen u met klem om van deze afschaling af te zien, omdat de gevolgen onaanvaardbaar zijn. Laten we ons samen inzetten voor een aantrekkelijk treinaanbod dat past in onze gezamenlijke visie op de ruimtelijke ontwikkelingen langs de Flevolijn en de komst van PHS-SAAL. Wij zien het ministerie als een belangrijke partner bij de totstandkoming van PHS-SAAL en zullen daarom een afschrift van deze brief aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat sturen.

Toekomstgerichte wisselwerking tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit

Dit voorjaar is in de Flevolandse Woondeal tussen Rijk en Regio overeengekomen om tot 2030 bijna 40.000 extra woningen te bouwen. Goede mobiliteitsvoorzieningen inclusief openbaar vervoer zijn wat ons betreft hierbij onmisbaar. Op 6 februari 2023, bij uw eerste NS Regiodiner, heeft Gedeputeerde de Reus een presentatie mogen houden over deze ambitie en het wederzijdse belang bij een goede samenwerking tussen NS en de decentrale overheden. Wij hebben geconcludeerd dat de ruimtelijke ontwikkeling en de ontwikkeling van de mobiliteit elkaar versterken. In de Regionale Ontwikkelagenda Flevolijn/Hanzelijn die is opgesteld door NS, provincie en gemeenten zijn afspraken over deze samenwerking vastgelegd. Deze agenda zet in op het verbeteren van de sociale veiligheid, de reisbeleving en het verminderen van de eenzijdige spitsrichting in Flevoland. Met diverse (ruimtelijke) projecten geven we hier al invulling aan. We zien dat dankzij de inzet op en rond stations als Almere Centrum en Almere Poort de reizigersaantallen en -tevredenheid significant toenemen. Zo creëren we samen de (ruimtelijke) voorwaarden voor een succesvolle implementatie van het afgesproken dienstregelingsmodel van PHS-SAAL in 2030. PHS-SAAL dat ontworpen is om te anticiperen op de verschuiving van het economische zwaartepunt in Amsterdam, maar om tevens de hedendaagse en toekomstige groei van Flevoland mogelijk te maken.

In uw voorstel voor de nieuwe dienstregeling missen wij de samenhang tussen onze ambities en een daarbij passend treinproduct.

Nieuwe dienstregeling moet recht doen aan ontwikkeling Flevoland

Laat voorop staan dat wij begrijpen dat het personeelstekort u voor dilemma's stelt en dat u breder kijkt dan alleen Flevoland. In ambtelijke gesprekken geeft NS aan dat de reizigersontwikkeling uit 2022 en 2023 aan de basis staat voor het ontwerp van de dienstregeling

Inlichtingen bij

Doorbriesnummer

Bezoekadres

Visarendreef 1

Lelystad

tot eind 2024. Dit sluit niet aan bij de principes van PHS-SAAL, waarmee geanticipeerd wordt op ruimtelijke ontwikkelingen en een aantrekkelijk treinenaanbod dat de mobiliteitstransitie faciliteert. Op Almere Poort zien we één van de hoogste herstelcijfers van het aantal in-, en uitstappers in heel Nederland. Wat ons betreft hoort daarbij niet een afschaling van vier naar twee treinen richting Amsterdam. Bovendien verliezen alle Almeerse sprinterstations, Lelystad Centrum en Dronten in de daluren hun directe verbinding met Amsterdam Centraal, waar deze treinen met PHS-SAAL juist hoogfrequent gaan rijden. In al deze gemeenten wordt ingezet op verdichting en kwaliteitsverbetering van de stationsgebieden, zowel voor woningen als werklocaties. Zo is bijvoorbeeld het nieuwe station Almere Centrum afgestemd op de ontwikkeling van het centrumgebied, worden in Lelystad rond het Theaterkwartier en het stationsgebied nieuwe woningen en kantoren met een lage parkeernorm opgeleverd. In Dronten is de verdichting en verbetering van de publieke ruimte rondom het station ook volop gaande en is de ambitie om door te groeien naar 60.000 inwoners. Van een organisatie die zich als samenwerkingspartner presenteert verwachten wij bij het ontwerp van de dienstregeling een bredere afweging die ook rekening houdt met het toekomstperspectief.

Beperk de verslechtering en maak een ontwikkelpad richting 2030

Wij verzoeken u dringend om de plannen voor de dienstregeling 2024 te herzien en een bredere maatschappelijke en toekomstgerichte afweging te maken. Het ontwerp voor de dienstregeling zoals dat dit voorjaar aan ons is voorgelegd, lijkt in deze tijdelijke situatie meer recht te doen aan het reizigersherstel in Flevoland. Bovendien blijft dan het groeipad richting het nieuwe dienstregelingsmodel II van PHS-SAAL in zicht. PHS-SAAL blijft een randvoorwaarde om de groei en ontwikkeling van Flevoland mogelijk te maken. Voor specifieke adviezen uit onze regio verwijzen wij naar de eerder verzonden brief namens de Noordvleugel (zie bijlage).

Wij nodigen u uit om in het Flevolandse Vervoerberaad van 1 november uw visie op de ontwikkeling van de dienstregeling in Flevoland tot en met 2030 toe te lichten. Samen kunnen we overleggen over de randvoorwaarden die wij vanuit de provincie en de gemeenten kunnen invullen om afspraken over de ontwikkeling van de dienstregeling richting PHS-SAAL vast te leggen.

Graag vernemen wij tijdig of u persoonlijk beschikbaar bent om op 1 november, dan wel een ander moment, met ons in gesprek te gaan.

Hoogachtend,

Gedeputeerde J. de Reus

Portefeuillehouder Ruimtelijke Ordening, Omgevingsvisie en Mobiliteit van Provincie Flevoland

Wethouder P. van Dijk

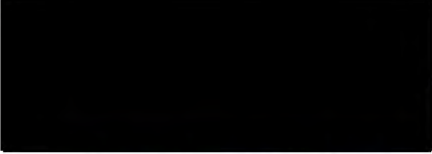
Portefeuillehouder Ruimtelijke Ordening, Stedelijke Vernieuwing en Bereikbaarheid van Gemeente Lelystad en Bestuurlijk Ambassadeur van de Regionale Ontwikkelagenda Flevoliijn/Hanzeliijn

Bladnummer

3

Ops kenmerk:

3154285



Wethouder J. Lindenberg
Portefeuillehouder Bouwen, Wonen en Bereikbaarheid van Gemeente Almere



Wethouder P. van Bergen
Portefeuillehouder Ruimtelijk beleid, Woonbeleid, Verkeer en Vervoer en Omgevingswet van
Gemeente Dronten

Bijlage: Reactie Noordvleugel op Adviesaanvraag 2024 NS #3164421

Retouradres: Termini 179 1025XM, Amsterdam

Nederlandse Spoorwegen
Corporate Affairs
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025
3500 HA Utrecht

Datum 5 september 2023

Behandeld door

Onderwerp Advies Dienstregeling 2024

Geachte heer Koolmees,

Graag maken wij van de gelegenheid gebruik om namens de partijen in de Noordvleugel advies uit te brengen over de door u voorgenomen dienstregeling 2024 die start per 10 december 2023.

U heeft in het voorjaar aan ons advies gevraagd over het ontwerp van de dienstregeling met het oog op de capaciteitsaanvraag. Op 24 maart 2023 hebben wij u een advies met voor ons belangrijke kaders en aandachtspunten toegezonden. Nu er een definitief ontwerp voor de dienstregeling van 2024 ligt, hebben wij dit getoetst aan de eerder meegegeven kaders en aandachtspunten. De partijen in de Noordvleugel reageren gezamenlijk. Allereerst in zijn algemeenheid en vervolgens specifiek per regio.

Algemeen

In uw adviesaanvraag geeft u aan de dienstregeling in 2024 uit te breiden. Dat is in de basis natuurlijk positief nieuws. Echter, moeten wij constateren dat deze uitbreiding slechts betrekking heeft op een beperkt deel van de trajecten in de Noordvleugel. Er zijn regio's die, ook in vergelijking met de afgeschaalde dienstregeling van 2023, er wederom op achteruit gaan. Met name de bediening op de Flevolijn valt hierbij negatief op. De dienstregeling buiten de spitsuren op werkdagen zakt naar een niveau dat niet aansluit bij de ambities uit de gezamenlijke ontwikkelagenda van NS, ProRail, provincie en van de diverse gemeenten. Dit beperkte treinaanbod is onvoldoende om het OV te positioneren voor de maatschappelijk noodzakelijke transitie naar duurzame mobiliteit.



In ons advies van 24 maart 2023 geven wij aan te twijfelen of het principe 'aanbod laten aansluiten op bestaande vraag' leidt tot de maatschappelijk meest gewenste dienstregeling. Hiermee komen de schaarse middelen meestal ten goede aan de grote groep. Er blijven regio's en gemeenten die een ondermaatse bediening houden waardoor reizigers niet geneigd zijn voor de trein te kiezen. Met een negatieve spiraal in gebruik en aanbod en toenemende vervoersongelijkheid voor reizigers die afhankelijk zijn van de trein tot gevolg.

Ook in deze adviesaanvraag is dit principe leidend waardoor er stations in een negatieve spiraal terecht zijn gekomen omdat deze er de laatste jaren in bediening flink op achteruit zijn gegaan. Denk hierbij o.a. aan Baarn, Beverwijk, Duivendrecht, Hoorn en Lelystad. Stuk voor stuk gemeenten die samen met NS werken aan het verbeteren van de aantrekkelijkheid van duurzame mobiliteit via de Regionale Ontwikkelagenda's en diverse actieprogramma's. Deze zijn opgesteld om samen te zorgen dat ketenreizigers op stations een soepele overstap hebben en zo een prettige deur-tot-deurreis ervaren. Het is wrang om te lezen dat de bediening van dergelijke stations verslechtert en dit zet de investeringsbereidheid in de kwaliteit van de stationsomgeving en/of verdichting van lokale overheden onder druk. Wij blijven aandringen dat u perspectief biedt op het verbeteren van de bediening – alleen dan kunnen overheden hun investeringen en ruimtelijk beleid rechtvaardigen. Dit gezamenlijke perspectief is nodig om op specifieke trajecten een negatieve vicieuze cirkel in reizigersaantallen en de aantrekkelijkheid van de stations te voorkomen.

In zijn algemeenheid missen wij bij uw afwegingen een cijfermatige onderbouwing. In de adviesaanvraag worden ontwikkelingen benoemd die wij niet kunnen staven omdat een achterliggende onderbouwing ontbreekt. Daarnaast is het aanpassen van frequentie al een versobering maar wij zien dat momenteel op drukke momenten ook nog eens kortere treinen worden ingezet. De onderbouwing dat u bij wijzigingen 'de vraag volgt' achten wij te beperkt – hier is geen ruimtelijk beleid op te voeren, wat u regelmatig wel van ons vraagt. Ook kregen wij te horen dat op plekken waar de vraag op peil is gebleven er toch minder aanbod komt omdat de machinisten elders effectiever ingezet kunnen worden. Dat geeft het gevoel dat een relatief hoog reizigersherstel op een bepaalde corridor er alleen toe doet wanneer dit de door NS geprefereerde uitkomst ondersteunt.

De principes die u bij het ontwerpen van deze dienstregeling voor 2024 heeft gehanteerd leggen verdere nadruk op het bedienen van reizigers tussen intercitystations, ten koste van het bieden van bereikbaarheid voor (sprinter)reizigers elders in het land maar ook binnen de regio. Dit vinden wij een zorgwekkende ontwikkeling en van een maatschappelijk betrokken onderneming zoals NS hadden wij een evenwichtiger beleid verwacht. Dit leidt tot een





scheefgroei in Nederland: reizigers tussen stedelijke regio's kunnen een mobiliteitstransitie realiseren waar dit voor reizigers uit andere regio's of sprinterreizigers binnen onze regio's veel lastiger wordt gemaakt. De kabinetsreactie op de publicatie 'Elke regio telt' is hoopvol waarbij 'stevige inspanning geleverd wordt om te realiseren dat dunner bevolkte gebieden met grote afstanden meer gewicht krijgen in de toedeling van voorzieningen.'¹ Wij verwachten dit ook in uw afwegingskader voor het ontwerpen van de dienstregeling terug te zien.

De uitgangspunten voor het ontwerpen van deze dienstregeling liggen in het verleden. De vervoersvraag van begin 2023 wordt gebruikt om dit model te onderbouwen, terwijl de dienstregeling tot eind 2024 bestendig moet zijn. In ambtelijke gesprekken heeft u aangegeven over weinig bijsturingsmaatregelen te beschikken om een eventueel toenemende vervoersvraag op te vangen. Door het personeelsgebrek bent u niet in staat extra vervoerscapaciteit te creëren via hogere frequenties of langere treinen. Ook wanneer over een jaar blijkt, mogelijk door ruimtelijke ontwikkelingen in combinatie met nieuwe trends na corona, dat het vervoersaanbod niet meer voldoende is om aan toegenomen vraag te voldoen. Wij hopen op een spoedig herstel van de reizigers aantallen en verdere groei. Wij verwachten dat NS hierop anticipeert in haar personeels- en materieelbeleid.

Afsluitend zijn we blij dat u een poging doet om voor enkele trajecten perspectief te bieden door aan te geven dat bij extra capaciteit halfuurdiensten in het weekend hersteld worden. Wij vragen u om ons in het kader van de Regionale Ontwikkelagenda's halfjaarlijks te betrekken bij de monitoring van de ontwikkeling van de reizigers aantallen op ieder traject in de Noordvleugel. Met als doel om perspectief te schetsen op het verdere herstel en doorontwikkeling van de dienstregeling. U heeft in het verleden een dergelijk ontwikkelpad voor Stedenbaan gemaakt, wij vragen u dit ook voor de corridors met een Regionale Ontwikkelagenda te doen.

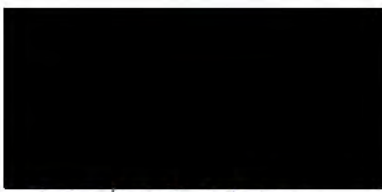
Met vriendelijke groet,

¹ Kenmerk 2023-0000412500; Kabinetsreactie op het adviesrapport 'Elke regio telt'; 12 juli 2023





Wethouder/ Dagelijks bestuurlid G. Slegers



Gedeputeerde J. de Reus



PROVINCIE FLEVOLAND



Andre van Sasse
Gedeputeerde Mobiliteit, Economie en
Digitalisering



provincie :: Utrecht



Gedeputeerde J. Olthof



Strawinskylaan 1779 (WTC, I-toren)
1077 XX Amsterdam

info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl



Provincie Utrecht

Internationale verbindingen:

Het is positief dat de reistijd op de IC Amsterdam-Berlijn met circa een halfuur wordt ingekort. Vanaf Amersfoort is Berlijn dan al in ruim 5 uur bereikbaar. Wij hechten grote waarde aan hoogwaardige internationale verbindingen en de reistijdwinst richting Berlijn juichen wij dan ook van harte toe.

We betreuren het dat u geen aandacht besteed aan de verbinding van Utrecht met Duitsland die ondanks een matige kwaliteit erg druk gebruikt wordt: uitbreiding is noodzakelijk.

Deventer - Amersfoort

U geeft aan tussen Deventer en Amersfoort het aantal reismogelijkheden in de brede spits te willen uitbreiden naar een kwartierdienst tussen 6:33 en 9:03 en in omgekeerde richting van 15:22 tot en met 19:22. Dit ondersteunen wij van harte en we zijn verheugd dat NS een brede spits hanteert die ook aantrekkelijk kan zijn voor keuzereizigers op dit traject. De A1 is immers een druk belaste autocorridor en een beter aanbod vanuit het oosten naar de Randstad is daarmee een belangrijke bijdrage aan de zo gewenste mobiliteitstransitie.

Schiphol - Utrecht - Arnhem - (Nijmegen)

Het bieden van 6 treinen per uur van maandag tot en met donderdag in de spits tussen Schiphol - Utrecht - Arnhem kan op onze instemming rekenen.

Verder vinden we het een goede keuze om de serie 3100 Schiphol - Nijmegen altijd op Veenendaal - De Klomp te laten halteren. Dit is voor het aansluitend busvervoer een goed uitgangspunt en ook duidelijk voor de reiziger. Wij vragen ons hierbij wel af of het uiteindelijk niet beter is om op het gehele traject gedurende de gehele week uit te gaan van een kwartierdienst en hier enkele treinen ten behoeve van voldoende capaciteit aan toe te voegen. Daarmee ontstaat voor de reiziger een duidelijker patroon dat de gehele week gelijk kan zijn.

Sprinter Utrecht - Driebergen Zeist - Veenendaal

De in de spits toegevoegde sprinter van Utrecht naar Veenendaal Centrum wordt niet in zijn geheel teruggezet. Deze keert in uw voornemen op Driebergen Zeist. Wij zouden u hierbij de overweging willen meegeven om deze te laten doorrijden naar Veenendaal-Centrum. Wij denken dat dit niet hét verschil zo kunnen maken als het gaat over de personele tekorten bij de NS. Wellicht is het doorrijden vanuit de huidige vervoervraag niet per se noodzakelijk, maar een hogere frequentie is ons inziens meer van belang dan de inzet van langere treinen inzetten en een halfuurdienst rijden.





Sprinters (Tiel) - Geldermalsen - Utrecht - Woerden

Het voornemen de Sprinter naar Geldermalsen en Tiel van vrijdag tot en met zondag te versnellen zien wij als een pluspunt. onder meer door de werkzaamheden rond station Geldermalsen zijn de afgelopen jaren reistijden en overstaptijden verre van optimaal geweest, maar hiermee zet u een stap in de goede richting.

We zijn blij met het verkorten van de halteertijd van de doorgaande sprinters Woerden – Geldermalsen op Utrecht Centraal: dat maakt het overstappen op Vaartsche Rijn richting USP vanuit Leidsche Rijn aantrekkelijker en daarmee wordt Utrecht Centraal qua overstappers ontlast.

Op basis van de doorkoppelingen constateren wij dat de verbinding Leiden – Utrecht voortaan met Sprinters wordt gereden. Gelet op de snelle, rechtstreekse verbinding via Amsterdam Zuid lijkt ons dat een goede keuze. In dit kader willen wij u nogmaals vagen of de geplande extra stop op Leidsche Rijn, gepland in 2025, wellicht al in 2024 gerealiseerd kan gaan worden. Dat kan tevens voor Leidsche Rijn het negatieve effect van de door u beoogde frequentieverlaging in de daluren tussen Woerden en Utrecht Centraal verzachten.

Tussen Utrecht Centraal en Woerden Centraal heeft u het voornemen het aantal sprinters in de daluren terug te brengen van vier naar twee keer per uur. De onderbouwing hiervoor missen wij. Juist in een sterk stedelijk gebied waar mensen kortere afstanden reizen is een hoge frequentie van groot belang voor een aantrekkelijk OV. Een lagere frequentie zal ook leiden tot een lager gebruik. Hiermee wordt een neerwaartse spiraal in gang gezet en dat vinden wij niet wenselijk. Bij een frequentie van 2 in plaats van 4 sprinters per uur zal het aantal reizigers in de daluren met circa 25% afnemen (bron: Effecten van frequentieverhoging op het treingebruik, NS 2008). Dat maakt het nóg moeilijker straks weer te komen tot hogere frequenties. We vragen NS dan ook met klem af te zien van deze frequentieverlaging.

Utrecht Centraal – Baarn:

U geeft aan dat u voornemens bent hier op zaterdag en/of zondag de halfuurdienst te herstellen wanneer er voldoende personeel beschikbaar is. We juichen dat sterk toe en geven u in overweging de frequentie op zaterdag alvast als eerste te herstellen. Graag vragen we u ook in de avonduren de halfuurdienst te herstellen. Eén trein per uur in de avonduren en weekenden zien wij als een sterk ondermaatse verbinding die niet past in een hoog stedelijk gebied.





Spitsverbinding Harderwijk-Amersfoort

Het is spijtig dat u de extra spitsverbinding Harderwijk – Amersfoort nog niet inlegt. Het doortrekken van enkele ritten van de sprinter Amsterdam – Vathorst naar Nijkerk en Harderwijk kost naar onze mening niet heel veel extra personeelsuren en kent een grote meerwaarde voor forenzen op deze drukke autocorridor.

Het inkorten van de sprinter Amsterdam Centraal – Vathorst in de avonduren maakt dat de trein op deze relatie minder aantrekkelijk wordt. Reizigers zijn een kwartier langer onderweg en de verbinding is niet meer rechtstreeks. Gelet op de verdere verstedelijking bij Schothorst en Vathorst achten we deze verslechtering ongewenst en adviseren we hierover negatief. Regio Noord-Veluwe heeft aan u hierover een hartenkreet gestuurd, waar wij ons van harte bij aansluiten.

Als gezamenlijke overheden zijn we volop bezig om de mobiliteitstransitie in gang te zetten. Dit doen wij onder meer om het terugdringen van de CO₂ uitstoot van mobiliteit mogelijk te maken en om de realisatie van woningbouw te faciliteren. Om mensen uit de auto te krijgen, moeten de alternatieven op orde zijn. Specifiek met betrekking tot deze treinverbinding komt daar nog bij dat de aanpak van 'knooppunt Hoevelaken' op pauze is gezet, waardoor de files blijven bestaan. De trein kan daarbij een aantrekkelijk alternatief vormen voor de auto mits treinfrequenties hoog genoeg zijn. We roepen NS dan ook op met inzet van treinen bij te dragen aan het verzachten de negatieve gevolgen van het pauzeren van de reconstructie van 'knooppunt Hoevelaken'.

Verder constateren wij dat NS stelt dat de reizigersvraag op deze verbinding niet groot genoeg is, terwijl gemeenten in de regio Noord-Veluwe stellen dat reizigers op perrons achter blijven. Wij krijgen hier graag van u meer duidelijkheid in, onderbouwd met cijfers.

Provincie Noord-Holland

Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord

De afgelopen maanden hebben we samen met gemeenten, Connexxion en NS een intensief traject doorlopen om tot een toekomstvast OV-systeem voor Noord-Holland Noord te komen. De kern van dit systeem is dat we de bussen sneller, beter en meer willen laten aansluiten op de trein. Daarmee wordt de bus als zogenaamde 'feeder' belangrijker voor de trein. We vergroten hiermee het aantal reizigers naar de trein en helpen we om het treinproduct in Noord-Holland Noord te verbeteren. In 2024 zullen al een aantal korte termijn verbeteringen in het busnetwerk worden doorgevoerd. Juist in relatie tot bovenstaand perspectief vinden we vinden het dan ook uiterst ongelukkig dat het treinproduct in Noord-Holland Noord wederom verslechtert.





Maatregelen als het niet terugbrengen van de spits-IC tussen Alkmaar en Haarlem en het verlagen van de frequentie op het traject Amsterdam-Alkmaar op vrijdag tot 15.00u staan hier haaks op. We willen (en gaan!) juist meer bussen richting de stations rijden. Dan helpt het niet wanneer NS op datzelfde moment met minder treinen gaat rijden. Het uitgangspunt van onze gezamenlijke exercitie wordt hiermee onderuit gehaald, en daarmee nogal zinloos.

Sprinter Utrecht Centraal-Weesp-Hoofddorp

We vinden het jammer dat de frequentie op vrijdag van 4 keer per uur naar 2 keer per uur gaat. Dit betekent dat de stations tussen Hilversum en Weesp naast het weekend ook op vrijdag hun rechtstreekse verbinding met Schiphol verliezen.

Knoop Weesp

U bent voornemens om in de daluren minder treinen te gaan rijden vanuit Almere Oostvaarders via Weesp naar Amsterdam Centraal. Daarnaast rijden er in het weekend en nu dus ook op vrijdag minder treinen vanuit Utrecht Centraal via Weesp naar Hoofddorp. Deze keuze is opmerkelijk, aangezien de herstelpercentages van de stations op deze stations een stuk hoger liggen dan landelijk: Almere poort zit op 81,8%, Muiderpoort op 72,9% en Science Park op 75,3% (Bron: NS Dashboard 2022). Reizigers die de trein dus weer vertrouwen, worden 'beloond' met een slechtere dienstverlening. Wat betekent dit enerzijds voor de overstaptijd in Weesp? Anderzijds maken wij ons zorgen over de toekomstige bediening van Weesp. Immers per december 2029 is in het kader van dienstregelingsmodel II van OV SAAL beoogd om 10 treinen per uur te gaan rijden op het traject Weesp-Amsterdam Centraal. De afschaling maakt het er niet makkelijker op om dit doel te bereiken. Graag willen wij met u de reizigersontwikkeling op het OV SAAL-traject nauwgezet monitoren en vragen wij u inzicht te geven in het aantal reizigers dat benodigd is om op het traject Weesp-Amsterdam Centraal daadwerkelijk met 10 Sprinters per uur te kunnen rijden.

Sprinter Hoofddorp-Leiden Centraal

U geeft aan dat u voornemens bent om het aantal Sprinters op vrijdag terug te brengen van 4 naar 2 keer per uur. Dat vinden wij jammer. U heeft in de capaciteitsaanvraag aangegeven ruimte te zien voor 3 sprinters per uur. Dit zien wij nu niet terug, ondanks de meerwaarde van deze treindienst voor reizigers uit Zaandam, Amsterdam Sloterdijk en de Westtak. Nader onderzoek (zie eerdere reactie LOCOV) leert dat 4 Sprinters per uur ook mogelijk zijn, mits 1 station wordt overgeslagen. Deze zien wij graag alsnog toegevoegd.

Sprinter Hoorn Kersenboogerd-Hoofddorp-Leiden

U geeft aan dat de sprinter Hoorn Kersenboogerd-Schiphol-Hoofddorp blijft rijden conform de dienstregeling 2023. Dat betreuren wij, omdat in december 2022 werd aangegeven dat deze verslechtering van tijdelijke aard zou zijn. Dit betekent namelijk



dat er op werkdagen na 19:15 uur (trein 3375) geen Sprinters meer vertrekken vanaf station Hoorn Kersenboogerd, maar vanaf Hoorn. Tevens wordt er vanaf dat tijdstip een uurdienst geboden (eerstvolgende sprinter naar Hoofddorp vertrekt om 20:20 uur vanaf Hoorn). Wij dringen er op aan om op werkdagen langer in een halfuurdienstregeling door te rijden.

U geeft aan voornemens te zijn om op zaterdag en/of zondag de halfuurdienst te herstellen. Dit juichen wij van harte toe. Een uursdienst op dit traject, zoals nu het geval is, vinden wij niet passen bij de gezamenlijke ambitie die wij voor ogen hebben met de Hoornse lijn (i.e. een lijn die een aantrekkelijk, duurzaam en betaalbaar alternatief vormt die kan concurreren met de auto).

Intercity's van en naar Amsterdam Centraal

Wij zijn verheugd dat u voornemens bent om weer 7 dagen per week ieder kwartier een Intercity te gaan rijden tussen Amsterdam Centraal en Den Haag Centraal via Haarlem. U geeft aan dat de opstart en afbouw van de kwartierdiensten afhankelijk zijn van de vervoersvraag. Kunt u concreter aangeven wanneer u voornemens bent met de kwartierdienst te starten en wanneer deze eindigt?

Spitsintercity Enkhuizen-Amsterdam Centraal

Wij zijn verheugd over uw voornemen om een extra Intercity toe te voegen in de spits op het traject Enkhuizen-Amsterdam Centraal. De kwartierdienst in de middagspits wordt hierdoor iets verbreed. Wel blijven we aandacht vragen voor de punctualiteit en uitval van deze treinserie.

Intercity Amsterdam Centraal-Alkmaar (serie 800)

Wij vinden het jammer dat u voornemens bent om op vrijdag tot 15.00u het aantal treinen tussen Alkmaar en Amsterdam Centraal terug te brengen van 4 naar 2 keer per uur. Een dergelijke bediening past niet bij de ambitie die wij gezamenlijk voor ogen hebben met de Zaancorridor.

Reistijd Enkhuizen-Hoorn-Amsterdam

De reistijd tussen de stations in oostelijk Westfriesland (de Enkhuizerlijn) en Amsterdam staat al tijden onder druk. De reistijd per trein tussen Enkhuizen en Amsterdam bedraagt momenteel 62 minuten. Bij invoering van de intercity in december 2008 betrof dit ca. 57 minuten, terwijl op dezelfde stations wordt gehalteerd. Deze toename aan reistijd komt door lange halteringstijden op verschillende stations, mede veroorzaakt door koppeling aan andere treinseries in Amsterdam. In de adviesaanvraag wordt niet duidelijk wat de reistijd zal zijn in 2024, maar wij vermoeden hetzelfde omdat u aangeeft dat de koppeling naar Heerlen/Maastricht in stand blijft. Wij doen u de suggestie om de tijd die nodig is om de koppeling aan andere treinseries te maken, op te vangen op bijvoorbeeld Amsterdam Centraal. Omdat er weinig reizigers 'over' Amsterdam heenreizen treft dit minder reizigers.





Zoals bekend werken we als gezamenlijke overheden in Westfriesland, op initiatief van NS, aan gebiedsontwikkeling langs de Westfriese lijn, waarbij de spoorverbinding met de Amsterdamse regio de aantrekkelijke kern moet vormen. De huidige langere reistijd past niet bij een dergelijke ontwikkeling.

Traject Haarlem-Alkmaar

Wij zijn zeer teleurgesteld dat de Spits-Intercity op het traject Alkmaar-Amsterdam niet wordt teruggebracht in 2024. Deze maatregel was een belangrijke uitkomst van ons optimalisatietraject Noord-Holland Noord en ook een belangrijke drijver onder de samenwerking met u op de spoorcorridor Zuid-Kennemerland-IJmond. Wij verzoeken u dan ook met klem deze maatregel te herzien.

Provincie Flevoland

In het eerdere advies d.d. 24 maart 2023 hebben we begrip getoond voor de personele situatie bij NS. U stelde een structuurwijziging voor in de bediening op de Flevolijn met een afschaling in de avonduren. Hoewel deze voor Flevolandse reizigers onwenselijk is, begrepen wij dat de huidige dienstregeling zonder voldoende personeel niet houdbaar is. In onze brief hebben wij echter aangegeven dat de voorgestelde bediening een ondergrens moet zijn. Hieraan heeft u geen gehoor gegeven omdat de afschaling nu ook voor ieder moment buiten de spits op maandag tot en met donderdag geldt. Hiermee pleegt u roofbouw op de bediening in Flevoland. Wij roepen u op deze plannen te herzien en de bediening te hanteren zoals deze in de adviesaanvraag uit dit voorjaar is uiteengezet.

Ontwikkeling van Flevoland

In ambtelijke overleggen heeft u uitgelegd dat u met de herstructurering de beperkte bediening poogt te mitigeren, u heeft tevens uw principe voor uw "maatschappelijke afweging" gepresenteerd. Deze "maatschappelijke afweging" op basis van winst in reisminuten zal altijd ten goede komen aan intercityrelaties. Reizigers vanaf Flevolandse sprinterstations, met minder absolute reizigersaantallen, zullen benadeeld worden. Flevoland is een groei provincie, maar omdat er nu om personeelsinzet met oudere stedelijke gebieden met meer inwoners 'geconcentreerd' wordt, wordt de gewenste ontwikkeling met de verduurzaming van de mobiliteit zeer moeilijk gemaakt. Zo moeten we nu concluderen dat één van de snelst groeiende stations in gebruik, Almere Poort, in de daluren een directe relatie met Amsterdam Centraal verliest. Hetgeen ook geldt voor reizigers vanaf de overige Almeerse sprinterstations als ook provinciehoofdstad Lelystad Centrum. Een groot deel van de Almeerders hebben een relatie met Amsterdam en hiermee lijkt in uw "maatschappelijke afweging" geen rekening te zijn gehouden. Een afweging die haaks staat op de principes van PHS-SAAL. Wij gaan graag met u in gesprek om tot een brede maatschappelijke



afweging te komen die ook recht geeft aan de (ruimtelijke) ontwikkelingen aan de randen van het hoofdrailnet.

Behoud de sneltrein Dordrecht – Lelystad Centrum (2400)

In vergelijking met de capaciteitsaanvraag valt de bediening van de sneltrein tussen Lelystad en Schiphol buiten de spits op maandag tot en met donderdag helemaal weg.

In ons vorige advies hebben we het belang van deze treinserie aangegeven, maar wellicht nog onvoldoende uiteengezet. Allereerst zorgt deze treindienst voor een onderling snelle verbinding tussen Lelystad Centrum, Almere Buiten en Almere Centrum. Vanaf deze stations is dit tevens de snelste verbinding met Duivendrecht, het belangrijkste station om snel op het Amsterdamse metronetwerk over te stappen waar veel mensen vanuit Flevoland gebruik van maken omdat zij in de stad werkzaam zijn. Reizigers zullen de overstapmogelijkheid op Amsterdam Zuid kennen, die echter voor veel bestemmingen onaantrekkelijker is, zowel in reistijd als in prijs. Reizigers die hierdoor de sprinter moeten kiezen worden geconfronteerd met een lagere frequentie en een significant langere reistijd. Voor de relatie Lelystad Centrum – Utrecht Centraal verdwijnt eveneens de mogelijkheid om relatief snel over te stappen op Almere Centrum en deze reizigers kunnen slechts de reis met de 700/1800 en de (reeds drukke) 3500 over Amsterdam Zuid maken. Voor reizigers tussen Lelystad en 't Gooi verslechtert de reis eveneens significant. Tot slot rijdt de 2400 ook niet in de drukke vrijdagmiddagspits op de Flevolijs. De 700/1800 zit op vrijdagmiddag vol met studenten uit Groningen en Leeuwarden – bij de huidige bediening is er amper ruimte voor extra reizigers. Het afschalen van deze treinserie op de vrijdagmiddag kunnen wij niet rijmen met de ervaren werkelijkheid. Wij vragen u om de kwaliteit van treinreizen voor veel herkomst/bestemmingen vanuit Flevoland te behouden, zowel op vrijdag als in de daluren, en alles te doen om deze treinserie te herstellen.

Avondbediening Hanzelijn

Wij moeten constateren dat na 21:30 in de avond de sprinterbediening op Dronten en Kampen Zuid terugvalt naar een uursfrequentie. Gezien de bouw van woningen, arbeidsplaatsten en voorzieningen rond beide stations zou een opwaardering van de bediening op de plaats zijn. Wij vragen u om ook in de late avonduren een halfuursfrequentie te blijven hanteren.

Perspectief op dienstregelingsmodel II van PHS-SAAL

Het beoogde dienstregelingsmodel voor de corridor Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad (SAAL) moet vanaf 2030 rijden om de bereikbaarheid te borgen en ruimtelijke ontwikkelingen rond de corridor te faciliteren. Om de betaalbaarheid van de bediening in het heden, maar ook in de toekomst te borgen





werken de Flevolandse overheden met NS samen in het kader van de Regionale Ontwikkelagenda Flevolijn/Hanzelijn. Het treinvervoer moet zo aantrekkelijk mogelijk worden gepositioneerd om daarmee meer reizigers van en naar Flevoland aan te trekken – een aantrekkelijke dienstregeling is daar een belangrijk onderdeel van. Met uw huidige voorstellen voor de dienstregeling wordt de gezamenlijke propositie voor reizigers een stuk onaantrekkelijker. Hierdoor zullen zowel reizigers in het heden, maar ook in de toekomst minder snel geneigd zijn om voor de trein te kiezen. Wij maken ons ernstig zorgen over het perspectief op PHS-SAAL en willen met u graag tot afspraken komen over een ontwikkelpad tot 2030. U ontvangt hierover van provincie Flevoland een separate brief.





NS

Raad van Bestuur

Drs W. Koolmees

Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025
3500 HA Utrecht
Nederland
www.ns.nl

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Provincie Flevoland

De heren

J. de Reus, Gedeputeerde

P. van Dijk, Wethouder

J. Lindenberg, Wethouder

P. van Bergen, Wethouder

Postbus 55

8200 AB LELYSTAD

Datum 18 oktober 2023

Ons kenmerk WK.2023.253

Onderwerp Reactie op uw brief inz Dienstregeling 2024 in
Flevoland

Telefoon 088 - [REDACTED]

E-mail [REDACTED]@ns.nl

Geachte heren De Reus, Van Dijk, Lindenberg en Van Bergen,

Dank voor uw reactie van 12 september 2023 op de voorgenomen Dienstregeling 2024, die start per 19 december 2023 ('Dienstregeling 2024'). Ik zie deze reactie als een aanscherping op het advies van de partijen in de Noordvleugel d.d. 5 september 2023. Onze reactie van 4 oktober 2023 op dit formele advies voeg ik volledigheidshalve toe.

Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit

In uw reactie tekent u protest aan tegen het, in uw woorden, voornemen van NS om vanaf 2024 de dienstregeling in Flevoland significant te verslechteren en verzoekt met klem van deze afschaling af te zien omdat de gevolgen onaanvaardbaar zijn. Daarmee roept u ons op om samen in te zetten voor een aantrekkelijk treinaanbod dat past in onze gezamenlijke visie op de ruimtelijke ontwikkelingen langs de Flevolijn en de komst van PHS-SAAL.

Flevoland heeft de opgave uitvoering te geven aan de Flevolandse Woondeal tussen Rijk en Regio om tot 2030 bijna 40.000 extra woningen te bouwen. Met u ben ik van mening dat ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit hand in hand moeten gaan. Dit hebben we gezamenlijk op het Regiodiner van 6 februari 2023 onderstreept. Via de Regionale Ontwikkelagenda Flevolijn/ Hanzelijn geven we hier samen invulling en uitvoering aan. We zien de benodigde mobiliteitstransitie slagen daar waar we samen werken aan en investeren in de deur-tot-deurreis, het realiseren van woningbouw en werkgelegenheid nabij OV-knooppunten en bijpassend gemeentelijk parkeerbeleid.

Blijvend veranderd reisgedrag en inzet beschikbare middelen

Dit laat onverlet dat we na corona zien dat reisgedrag blijvend veranderd is en dat NS met haar beschikbare middelen hier op wil, en moet, inspelen. We zien op sommige momenten minder reizigers in de trein, zoals op vrijdag. In het weekend tikt het reizigersaantal juist al niveaus aan van voor corona. Dinsdagen en donderdagen zijn typische forensendagen



geworden. Dat alles vraagt om een andere dienstregeling dan voorheen. Door de uitgebreide werving heeft NS afgelopen jaar veel nieuwe collega's kunnen aannemen, waardoor de impact van een personeelstekort een stuk kleiner is dan in 2022 en de eerste helft van 2023. Kijkend naar de inzet van beschikbare middelen en de verwachte reizigersgroei, heeft NS de keuze gemaakt om de uitbreidingen vooral door te voeren op de trajecten waar zoveel mogelijk reizigers van de verbeteringen kunnen profiteren en frequenties op trajecten te verlagen waar de reizigersvraag dat rechtvaardigt.

Ik begrijp dat u teleurgesteld bent over de uitkomsten voor uw regio en aandacht vraagt voor de gevolgen voor reizigers. NS monitort de actuele situatie voor reizigers en reizigersaantallen voortdurend. Waar nodig, en indien de inzet van beschikbare middelen dit toelaat, zal worden bijgestuurd.

Op basis van de ontvangen adviezen en reacties hebben we een aantal aanpassingen kunnen doen in de voorgenomen dienstregeling 2024. Voor wat betreft Flevoland is het volgende relevant. Op vrijdag is NS voornemens de Sprinter Almere Oostvaarders – Amsterdam Centraal in de ochtendspits drie ritten richting Amsterdam te rijden en in de avondspits drie ritten richting Almere. NS voert deze aanpassing zo snel als mogelijk in de Dienstregeling 2024 door, onder voorbehoud van maakbaarheid.

Voor de dienstregeling 2025 zal NS opnieuw een afweging maken. We hopen dan weer een mobiliteitsstap voorwaarts te maken, aansluitend op de voortgang van uw ruimtelijke ontwikkelingen. Anders dan dit jaar is het komend jaar de bedoeling één adviesaanvraag uit te doen en deze in februari 2024 te versturen. U zult in aanloop hier naar toe worden geïnformeerd over, en betrokken bij, dit totstandkomingsproces.

Tot slot

Op 10 november zullen wij graag een toelichting geven tijdens het Flevolandse Vervoersberaad. Ik ga dan graag met u in gesprek over onze dilemma's die bepalend zijn voor de afwegingen zoals we die maken. Maar ook houd ik onze ambitie vast: Gezamenlijk geven wij vorm aan de ruimtelijke ontwikkelingen en gezamenlijk zijn wij aan zet om mobiliteit op een dusdanige manier te verbinden aan deze ruimtelijke ontwikkelingen, zodat wij de mobiliteitstransitie realiseren.

Gezien de brieven van de colleges van burgemeester en wethouders van Dronten en Kampen aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de dienstregeling 2024, die ik in afschrift mocht ontvangen, stuur ik een afschrift van deze brief aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de colleges van B&W van de gemeenten Dronten en Kampen.

U kunt eventueel contact opnemen n.a.v. deze brief met regiodirecteur Randstad Noord, Irma Winkenius (irma.winkenius@ns.nl).

Met vriendelijke groet,

Wouter Koolmees
President-directeur

NS

Communicatie & Corporate Affairs

Postbus 2534
3500 GM Utrecht

www.ns.nl

Aan de vertegenwoordigers van de decentrale
overheden deelnemend aan de landsdelige OV- en
Spoortafel Noordvleugel

Datum 4 oktober 2023

Ons kenmerk CC/PA/TD-955RN

Onderwerp Besluit Bdu Dienstregeling 2024 (daadwerkelijk)

Telefoon 06 - [REDACTED]

E-mail [REDACTED]@ns.nl

Geachte leden van de OV- en Spoortafel Noordvleugel,

Hartelijk dank voor uw advies van 8 september 2023 op de voorgenomen Dienstregeling 2024, die start per 19 december 2023 ("Dienstregeling 2024").

In deze brief vindt u een reactie op hoofdlijnen. In de tabel in bijlage gaan we in op de specifieke vragen en suggesties die de Noordvleugel heeft gedaan voor Dienstregeling 2024.

Wij hebben aanvullend losse brieven vanuit de Noordvleugel ontvangen, om de regio-specifieke effecten van de dienstregeling 2024 per gebied te benadrukken. Wij nemen de signalen die hierin afgegeven worden zeer serieus en we zullen elke brief separaat beantwoorden.

Algemeen

Na corona is het reisgedrag blijvend veranderd. Op dinsdag en donderdag zien we een piekbelasting tijdens de ochtendspits, omdat veel forenzen en scholieren gelijktijdig reizen. Op vrijdagochtend zien we significant minder reizigers in de trein. Door minder opbrengsten en hogere kosten is het rijden van treinen op het Nederlandse hoofdrailnet - de belangrijkste kerntaak van NS - is nog steeds onrendabel.

Dankzij een effectieve werving heeft NS afgelopen jaar nieuwe collega's kunnen aannemen, waardoor de impact van het personeelstekort kleiner is dan voorheen en NS mogelijkheden ziet om de dienstregeling uit te breiden.

Kijkend naar het voldoende opgeleide personeelsbestand en de verwachte reizigersgroei, heeft NS de keuze gemaakt om uitbreidingen door te voeren op de plekken waar zoveel als mogelijk reizigers van de verbeteringen kunnen profiteren. NS rijdt in Dienstregeling 2024 op maandag tot en met donderdag en in het weekend meer treinen. Zo breidt NS de dienstregeling uit op de Hogesnelheidslijn en NS verhoogt in de daluren doordeweeks en in

het weekend de frequentie van Intercity's op diverse trajecten van twee keer per uur naar vier keer per uur. Deze veranderde keuze voor de inzet van het beschikbare materieel en personeel zorgt ook dat NS op sommige (rustigere) trajecten minder treinen rijdt.

De uitbreiding van de dienstregeling 2024 bereikt deels de Noordvleugel en zoals u terecht constateert, gaan de bediening van de Flevolijn en de sprinterverbindingen ten opzichte van de intercityverbindingen erop achteruit. U suggereert dat dit contrair is aan wat u verwacht van een maatschappelijk betrokken onderneming en u benoemt uw gevoel dat wij een geprefereerde uitkomst zouden hebben en wij wanneer het relatief hoge reizigersherstel ongunstig is voor ons, het naast ons neer zouden leggen.

Waar de ambities op het gebied van woningbouw, werkgelegenheid en de mobiliteitstransitie gerealiseerd worden, kunnen wij op dit moment weer anticiperen met een versterking van de verbindingen. Deze plaatsen zijn veelal grootstedelijk, en in het landelijk perspectief zien wij het reizigersaantal daar toenemen. In onze maatschappelijke afweging voor de inzet van het beschikbare materieel en personeel willen wij de ingezette mobiliteitstransitie ondersteunen en versterken. Een transitie waar wij ook hard voor samenwerken in andere delen van het land door onder andere de gemeenschappelijke regionale ontwikkelagenda's. U schrijft dat het OV onvoldoende is om deze te positioneren voor de mobiliteitstransitie. Wij zien de mobiliteitstransitie slagen, wanneer wij gezamenlijk investeren in de deur-tot-deurreis, het realiseren van woningbouw en werkgelegenheid nabij OV-knooppunten en het gemeentelijke parkeerbeleid. Dit proces hebben ook wij met u ingezet en wij roepen u op dit toekomstperspectief voor ogen te houden. De mobiliteitstransitie staat of valt namelijk met onze gezamenlijke inzet. Elk onderdeel moet op orde zijn, niet alleen het OV. Ontstane negatieve spiralen kunnen wij samen weer omzetten naar groei. Nieuwe uitdagingen dienen zich aan, zoals het proces van de strategische heroriëntatie van onder meer infrastructurele projecten. Uitdagingen die wij wat ons betreft gezamenlijk oppakken door onze gesprekken voort te zetten en onze krachten te bundelen.

NS wil de trajecten waar in het weekend in dienstregeling 2023 uursdiensten zijn ontstaan herstellen naar halfuursdiensten, onder voorbehoud van maakbaarheid. Het betreft landelijk de volgende trajecten:

- Hoofddorp – Hoorn Kersenboogerd
- Utrecht Centraal – Baarn
- Tilburg Universiteit – Eindhoven – Weert
- 's-Hertogenbosch – Eindhoven – Deurne

Aanpassingen naar aanleiding van adviezen

NS heeft de volgende aanpassingen gedaan ten opzichte van onze adviesaanvraag naar aanleiding van uw reactie:

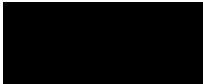
- Op vrijdag is NS voornemens de Sprinter Almere Oostvaarders – Amsterdam Centraal in de ochtendspits drie ritten richting Amsterdam te rijden en in de avondspits drie ritten richting Almere. NS voert deze aanpassingen zo snel als mogelijk in de Dienstregeling 2024 door, onder voorbehoud van maakbaarheid.
- NS heeft enkele treinen hersteld, zoals tussen Amsterdam Centraal en Deventer (twee ritten), een rit van Amsterdam naar Zandvoort in de avond en op zondagochtend, een rit van Utrecht naar Driebergen-Zeist in de ochtendspits en één rit van Hoorn naar Hoorn Kersenboogerd op vrijdagavond. NS voert deze aanpassingen zo snel als mogelijk in de Dienstregeling 2024 door, onder voorbehoud van maakbaarheid.

- NS wenst op maandag tot en met donderdag in de daluren overdag vier treinen per uur van en naar Utrecht Leidsche Rijn te behouden, door de Sprinter Utrecht Centraal – Leiden Centraal in de loop van Dienstregeling 2024 op dit station te laten halteren, onder voorbehoud van maakbaarheid.

Ten slotte

Ik vertrouw erop u voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd. Ambtelijk en bestuurlijk zetten wij onze gesprekken intensief voort. Mocht u naar aanleiding van deze brief nog vragen hebben, dan vragen u contact op te nemen met uw contactpersoon bij NS Regiodirectie Randstad Noord, Niels Herber, Patricia Kleijn of Moniek Leeftink.

Met vriendelijke groet,



Tijmen Voet
Directeur Netwerkontwikkeling en Ontwerp

Bijlage: tabel met reactie op vragen en suggesties Noordvleugel

Advies

In uw adviesaanvraag geeft u aan de dienstregeling in 2024 uit te breiden. Dat is in de basis natuurlijk positief nieuws. Echter, moeten wij constateren dat deze uitbreiding slechts betrekking heeft op een beperkt deel van de trajecten in de Noordvleugel. Er zijn regio's die, ook in vergelijking met de afgeschaalde dienstregeling van 2023, er wederom op achteruit gaan. Met name de bediening op de Flevolijn valt hierbij negatief op. De dienstregeling buiten de spitsuren op werkdagen zakt naar een niveau dat niet aansluit bij de ambities uit de gezamenlijke ontwikkelagenda van NS, ProRail, provincie en van de diverse gemeenten. Dit beperkte treinaanbod is onvoldoende om het OV te positioneren voor de maatschappelijk noodzakelijke transitie naar duurzame mobiliteit. In ons advies van 24 maart 2023 geven wij aan te twijfelen of het principe 'aanbod laten aansluiten op bestaande vraag' leidt tot de maatschappelijk meest gewenste dienstregeling. Hiermee komen de schaarse middelen meestal ten goede aan de grote groep. Er blijven regio's en gemeenten die een ondermaatse bediening houden waardoor reizigers niet geneigd zijn voor de trein te kiezen. Met een negatieve spiraal in gebruik en aanbod en toenemende vervoersongelijkheid voor reizigers die afhankelijk zijn van de trein tot gevolg. Ook in deze adviesaanvraag is dit principe leidend waardoor er stations in een negatieve spiraal terecht zijn gekomen omdat deze er de laatste jaren in bediening flink op achteruit zijn gegaan. Denk hierbij o.a. aan Baarn, Beverwijk, Duivendrecht, Hoorn en Lelystad. Stuk voor stuk gemeenten die samen met NS werken aan het verbeteren van de aantrekkelijkheid van duurzame mobiliteit via de Regionale Ontwikkelagenda's en diverse actieprogramma's. Deze zijn opgesteld om samen te zorgen dat ketenreizigers op stations een soepele overstap hebben en zo een prettige deur-tot-deurreis ervaren. Het is wrang om te lezen dat de bediening van dergelijke stations verslechtert en dit zet de investeringsbereidheid in de kwaliteit van de stationsomgeving en/of verdichting van lokale overheden onder druk. Wij blijven aandringen dat u perspectief biedt op het verbeteren van de bediening – alleen dan kunnen overheden hun investeringen en ruimtelijk beleid rechtvaardigen. Dit gezamenlijke perspectief is nodig om op specifieke trajecten een negatieve vicieuze cirkel in reizigersaantallen en de aantrekkelijkheid van de stations te voorkomen.

In zijn algemeenheid missen wij bij uw afwegingen een cijfermatige onderbouwing. In de adviesaanvraag worden ontwikkelingen benoemd die wij niet kunnen staven omdat een achterliggende onderbouwing ontbreekt. Daarnaast is het aanpassen van frequentie al een versobering maar wij zien dat momenteel op drukke momenten ook nog eens kortere treinen worden ingezet. De onderbouwing dat u bij wijzigingen 'de vraag volgt' achten wij te beperkt – hier is geen ruimtelijk beleid op te voeren, wat u regelmatig wel van ons vraagt. Ook kregen wij te horen dat op plekken waar de vraag op peil is gebleven er toch minder aanbod komt omdat de machinisten elders effectiever ingezet kunnen worden. Dat geeft het gevoel dat een relatief hoog reizigersherstel op een bepaalde corridor er alleen toe doet wanneer dit de door NS geprefereerde uitkomst ondersteunt.

Reactie

Na corona is het reisgedrag blijvend veranderd en zien we op sommige momenten minder reizigers in de trein, zoals op vrijdag. In daluren en in het weekend tikt het reizigersaantal juist al niveaus aan van voor corona. Dinsdagen en donderdagen zijn typische forensendagen geworden. Dat alles vraagt om een andere dienstregeling dan voorheen. Door de uitgebreide werving heeft NS afgelopen jaar veel nieuwe collega's kunnen aannemen, waardoor de impact van een personeelstekort een stuk kleiner is dan voorheen en NS meer mogelijkheden heeft gekregen. Kijkend naar het personeelsbestand, de werkdruk en de verwachte reizigersgroei, heeft NS de keuze gemaakt om de uitbreidingen vooral door te voeren op de plekken waar zoveel mogelijk reizigers van de verbeteringen kunnen profiteren. Tegelijkertijd gaat NS op rustige momenten minder treinen rijden. Vorig jaar zijn hierdoor in veel delen van het land al treindiensten aangepast. Per dienstregeling 2024 is dit ook het geval in Flevoland waar dit vorig jaar, logistiek gezien, nog niet mogelijk was. In Flevoland, en ook in Noord-Holland, worden hiermee dezelfde maatregelen getroffen als elders in het land. Bij NS telt elke regio.

Wij begrijpen heel goed uw teleurstelling over de frequentie op sommige trajecten. Wij zijn het ermee eens dat het een gezamenlijke inspanning is om het gebruik van het OV te stimuleren. De mobiliteitstransitie staat of valt met onze gezamenlijke inzet. Daar willen we actief over in gesprek blijven met elkaar.

In het verleden werd er vaak een cijfermatig onderbouwing gegeven bij adviesaanvragen die specifiek van toepassing waren op een wijziging. Omdat er nu veel opschalingen en wijzigingen in deze adviesaanvraag zijn opgenomen, was het niet mogelijk om dit per corridor of treinserie te verbijzonderen. NS heeft daarbij een landelijke afweging gemaakt om treinen te rijden waar de meeste reizigers van profiteren, gezien de beschikbare middelen. Helaas heeft dat voor u niet de gewenste uitkomsten. Voor Dienstregeling 2025 zal NS een nieuwe afweging maken. Uiteraard groeit NS mee in het aanbod met de vraag van reizigers. NS volgt heel nauwkeurig hoeveel materieel er per trein moet worden ingezet. NS plant de lengte van de treinen op het aantal te verwachten reizigers. Helaas komt het echter voor dat er door verstoringen in de treindienst of door de beschikbaarheid van materieel er soms in de bijsturing een korte trein moet worden ingezet. In de reisplanner geven wij aan hoe het zit met de drukte per trein. NS gaat graag met u in gesprek over de reizigersontwikkeling.

De principes die u bij het ontwerpen van deze dienstregeling voor 2024 heeft gehanteerd leggen verdere nadruk op het bedienen van reizigers tussen intercitystations, ten koste van het bieden van bereikbaarheid voor (sprinter)reizigers elders in het land maar ook binnen de regio. Dit vinden wij een zorgwekkende ontwikkeling en van een maatschappelijk betrokken onderneming zoals NS hadden wij een evenwichtiger beleid verwacht. Dit leidt tot een scheefgroei in Nederland: reizigers tussen stedelijke regio's kunnen een mobiliteitstransitie realiseren waar dit voor reizigers uit andere regio's of sprinterreizigers binnen onze regio's veel lastiger wordt gemaakt. De kabinetsreactie op de publicatie 'Elke regio telt' is hoopvol waarbij 'steverige inspanning geleverd wordt om te realiseren dat dunner bevolkte gebieden met grote afstanden meer gewicht krijgen in de toedeling van voorzieningen.' Wij verwachten dit ook in uw afwegingskader voor het ontwerpen van de dienstregeling terug te zien.

Wij hebben hier geen specifieke keuze in gemaakt. Wij kijken vooral waar de grootste groep reizigers nu reist en spelen in op die reizigersvraag. Wij hebben echter ook keuzes gemaakt die spinterreizigers ten goede komen. Denk bijvoorbeeld aan de 9000-serie van Lelystad naar Leeuwarden. Ook elders in het land worden Sprinter-frequenties verhoogd. NS heeft de opzet van de Sprinters in Weesp zo gemaakt dat er standaard goede aansluitingen ontstaan. De Sprinter Utrecht-Almere heeft een hogere frequentie gekregen en rijdt nu zeven dagen per week. Op andere trajecten is een uursfrequentie en gaan we waar mogelijk deze in de loop van 2024 herstellen. Ook in de vroege uren hebben geoptimaliseerd, zoals het verkorten van reistijden en het eerder rijden van Sprinters (zo rijdt NS de Sprinter van Hilversum naar Utrecht twee uur eerder op zondag).

De uitgangspunten voor het ontwerpen van deze dienstregeling liggen in het verleden. De vervoersvraag van begin 2023 wordt gebruikt om dit model te onderbouwen, terwijl de dienstregeling tot eind 2024 bestendig moet zijn. In ambtelijke gesprekken heeft u aangegeven over weinig bijsturingmaatregelen te beschikken om een eventueel toenemende vervoersvraag op te vangen. Door het personeelsgebrek bent u niet in staat extra vervoerscapaciteit te creëren via hogere frequenties of langere treinen. Ook wanneer over een jaar blijkt, mogelijk door ruimtelijke ontwikkelingen in combinatie met nieuwe trends na corona, dat het vervoersaanbod niet meer voldoende is om aan toegenomen vraag te voldoen. Wij hopen op een spoedig herstel van de reizigersaantallen en verdere groei. Wij verwachten dat NS hierop anticipeert in haar personeels- en materieelbeleid.

De prognoses voor Dienstregeling 2024 zijn het uitgangspunt geweest voor de frequenties van treinen. NS hoopt ook op een herstel van de reizigersaantallen. NS anticipeert met het personeel- en materieelbeleid op de reizigersaantallen. NS gaat graag met u in gesprek over de ontwikkeling van de dienstregeling na 2024.

Afsluitend zijn we blij dat u een poging doet om voor enkele trajecten perspectief te bieden door aan te geven dat bij extra capaciteit halfuurdiensten in het weekend hersteld worden. Wij vragen u om ons in het kader van de Regionale Ontwikkelagenda's halfjaarlijks te betrekken bij de monitoring van de ontwikkeling van de reizigersaantallen op ieder traject in de Noordvleugel. Met als doel om perspectief te schetsen op het verdere herstel en doorontwikkeling van de dienstregeling. U heeft in het verleden een dergelijk ontwikkelpad voor Stedenbaan gemaakt, wij vragen u dit ook voor de corridors met een Regionale Ontwikkelagenda te doen.

Wij vinden het een goed voorstel om halfjaarlijks met elkaar door te nemen hoe de reizigersaantallen zich ontwikkelen per corridor.

Internationale verbindingen:

Het is positief dat de reistijd op de IC Amsterdam-Berlijn met circa een halfuur wordt ingekort. Vanaf Amersfoort is Berlijn dan al in ruim 5 uur bereikbaar. Wij hechten grote waarde aan hoogwaardige internationale verbindingen en de reistijdwinst richting Berlijn juichen wij dan ook van harte toe. We betreuren het dat u geen aandacht besteed aan de verbinding van Utrecht met Duitsland die ondanks een matige kwaliteit erg druk gebruikt wordt: uitbreiding is noodzakelijk.

NS en DB monitoren de marktontwikkeling tussen Nederland en Duitsland. Vraag en aanbod zijn momenteel in balans, mede gezien het beschikbare materieel. Voor de verbinding Amsterdam-Frankfurt/Basel, zetten NS en DB vanaf de zomer 2024 nieuwe treinen in. Alle huidige ICE's worden vervangen door nieuwe hogesnelheidstreinen. Hierdoor zullen de betrouwbaarheid van de dienstregeling en het comfort voor reizigers naar verwachting sterk verbeteren.

Deventer - Amersfoort

U geeft aan tussen Deventer en Amersfoort het aantal reismogelijkheden in de brede spits te willen uitbreiden naar een kwartierdienst tussen 6:33 en 9:03 en in omgekeerde richting van 15:22 tot en met 19:22. Dit ondersteunen wij van harte en we zijn verheugd dat NS een brede spits hanteert die ook aantrekkelijk kan zijn voor keuzereizigers op dit traject. De A1 is immers een druk belaste autocorridor en een beter aanbod vanuit het oosten naar de Randstad is daarmee een belangrijke bijdrage aan de zo gewenste mobiliteitstransitie.

Dank voor uw advies.

Schiphol - Utrecht - Arnhem - (Nijmegen)

Het bieden van 6 treinen per uur van maandag tot en met donderdag in de spits tussen Schiphol - Utrecht - Arnhem kan op onze instemming rekenen.

Dank voor uw advies.

Verder vinden we het een goede keuze om de serie 3100 Schiphol - Nijmegen altijd op Veenendaal - De Klomp te laten halteren. Dit is voor het aansluitend busvervoer een goed uitgangspunt en ook duidelijk voor de reiziger. Wij vragen ons hierbij wel af of het uiteindelijk niet beter is om op het gehele traject gedurende de gehele week uit te gaan van een kwartierdienst en hier enkele treinen ten behoeve van voldoende capaciteit aan toe te voegen. Daarmee ontstaat voor de reiziger een duidelijker patroon dat de gehele week gelijk kan zijn.

Helaas was dit niet mogelijk in verband met de capaciteitsaanvraag. NS hoopt met deze oplossing voor station Veenendaal - De Klomp een stabiele situatie te bieden. Wel willen wij alvast meegeven dat afhankelijk van de marktontwikkelingen het kan zijn dat in toekomstige dienstregelingen er weer een andere Intercity-serie stopt in Veenendaal-De Klomp. Dit heeft te maken met beperkingen in de infrastructuur i.c.m. 1 passende 10-minuten dienstregeling.

Sprinter Utrecht - Driebergen Zeist - Veenendaal

De in de spits toegevoegde sprinter van Utrecht naar Veenendaal Centrum wordt niet in zijn geheel teruggezet. Deze keert in uw voornemen op Driebergen Zeist. Wij zouden u hierbij de overweging willen meegeven om deze te laten doorrijden naar Veenendaal-Centrum. Wij denken dat dit niet hét verschil zo kunnen maken als het gaat over de personele tekorten bij de NS. Wellicht is het doorrijden vanuit de huidige vervoervraag niet per se noodzakelijk, maar een hogere frequentie is ons inziens meer van belang dan de inzet van langere treinen inzetten en een halfuurdienst rijden.

NS heeft dit overwogen, maar dit zou extra middelen kosten. NS zal voor Dienstregeling 2025 een nieuwe afweging maken.

Sprinters (Tiel) - Geldermalsen - Utrecht - Woerden

Het voornemen de Sprinter naar Geldermalsen en Tiel van vrijdag tot en met zondag te versnellen zien wij als een pluspunt. onder meer door de werkzaamheden rond station Geldermalsen zijn de afgelopen jaren reistijden en overstaptijden verre van optimaal geweest, maar hiermee zet u een stap in de goede richting.

We zijn blij met het verkorten van de halteertijd van de doorgaande sprinters Woerden – Geldermalsen op Utrecht Centraal: dat maakt het overstappen op Vaartsche Rijn richting USP vanuit Leidsche Rijn aantrekkelijker en daarmee wordt Utrecht Centraal qua overstappers ontlast.

Dank voor uw advies. NS blijft ook bestuderen of een kortere haltering ook op andere momenten mogelijk is. Dat is niet in alle situaties het geval.

Op basis van de doorkoppelingen constateren wij dat de verbinding Leiden – Utrecht voortaan met Sprinters wordt gereden. Gelet op de snelle, rechtstreekse verbinding via Amsterdam Zuid lijkt ons dat een goede keuze. In dit kader willen wij u nogmaals vagen of de geplande extra stop op Leidsche Rijn, gepland in 2025, wellicht al in 2024 gerealiseerd kan gaan worden. Dat kan tevens voor Leidsche Rijn het negatieve effect van de door u beoogde frequentieverlaging in de daluren tussen Woerden en Utrecht Centraal verzachten.

NS wenst op maandag tot en met donderdag in de daluren overdag vier treinen per uur van en naar Utrecht Leidsche Rijn te behouden, door de Sprinter Utrecht Centraal – Leiden Centraal in de loop van Dienstregeling 2024 op dit station te laten halteren, onder voorbehoud van maakbaarheid. Wij zijn met u een proces gestart om gezamenlijk te kijken naar de extra bediening van Leidsche Rijn. Daarin hebben we in goed overleg 2025 als doeljaar geformuleerd om ons gezamenlijk op te focussen zodat we een juiste invulling kunnen geven aan de gemaakte procesafspraken.

Tussen Utrecht Centraal en Woerden Centraal heeft u het voornemen het aantal sprinters in de daluren terug te brengen van vier naar twee keer per uur. De onderbouwing hiervoor missen wij. Juist in een sterk stedelijk gebied waar mensen kortere afstanden reizen is een hoge frequentie van groot belang voor een aantrekkelijk OV. Een lagere frequentie zal ook leiden tot een lager gebruik. Hiermee wordt een neerwaartse spiraal in gang gezet en dat vinden wij niet wenselijk. Bij een frequentie van 2 in plaats van 4 sprinters per uur zal het aantal reizigers in de daluren met circa 25% afnemen (bron: Effecten van frequentieverhoging op het treingebruik, NS 2008). Dat maakt het nóg moeilijker straks weer te komen tot hogere frequenties. We vragen NS dan ook met klem af te zien van deze frequentieverlaging.

NS heeft veel begrip voor uw advies. Helaas hebben we een afweging moeten maken op basis van beschikbare middelen, waarbij we ervoor gekozen hebben om de wijzigingen door te voeren waar de meeste reizigers van profiteren. NS zal voor Dienstregeling 2025 een nieuwe afweging maken. Voor Dienstregeling 2025 zal NS productstappen opnieuw tegen het licht houden mede in dialoog met u als partner in de regio MRA en MRU. Naast de concessie, beschikbare middelen bedrijfseconomische overwegingen speelt daarbij ook de reizigersontwikkeling, het reizigerspotentieel en de ruimtelijk-economische ontwikkeling/potentieel waar de regio zelf hard aan werkt.

Utrecht Centraal – Baarn:

U geeft aan dat u voornemens bent hier op zaterdag en/of zondag de halfuurdienst te herstellen wanneer er voldoende personeel beschikbaar is. We juichen dat sterk toe en geven u in overweging de frequentie op zaterdag alvast als eerste te herstellen. Graag vragen we u ook in de avonduren de halfuurdienst te herstellen. Eén trein per uur in de avonduren en weekenden zien wij als een sterk ondermaatse verbinding die niet past in een hoog stedelijk gebied.

NS is voornemens om bij beschikbare middelen de uurdiensten in het weekend en in de avonduren tot 22:00 te herstellen naar halfuurdiensten waar dit voorheen ook zo was. NS neemt uw prioritering mee.

Spitsverbinding Harderwijk-Amersfoort

Het is spijtig dat u de extra spitsverbinding Harderwijk – Amersfoort nog niet inlegt. Het doortrekken van enkele ritten van de sprinter Amsterdam – Vathorst naar Nijkerk en Harderwijk kost naar onze mening niet heel veel extra personeelsuren en kent een grote meerwaarde voor forenzen op deze drukke autocorridor.

Het inkorten van de sprinter Amsterdam Centraal – Vathorst in de avonduren maakt dat de trein op deze relatie minder aantrekkelijk wordt. Reizigers zijn een kwartier langer onderweg en de verbinding is niet meer rechtstreeks. Gelet op de verdere verstedelijking bij Schothorst en Vathorst achten we deze verslechtering ongewenst en adviseren we hierover negatief. Regio Noord-Veluwe heeft aan u hierover een hartenkreet gestuurd, waar wij ons van harte bij aansluiten.

Als gezamenlijke overheden zijn we volop bezig om de mobiliteitstransitie in gang te zetten. dit doen wij onder meer om het terugdringen van de CO2 uitstoot van mobiliteit mogelijk te maken en om de realisatie van woningbouw te faciliteren. Om mensen uit de auto te krijgen, moeten de alternatieven op orde zijn. Specifiek met betrekking tot deze treinverbinding komt daar nog bij dat de aanpak van 'knooppunt Hoevelaken' op pauze is gezet, waardoor de files blijven bestaan. De trein kan daarbij een aantrekkelijk alternatief vormen voor de auto mits treinfrequenties hoog genoeg zijn. We roepen NS dan ook op met inzet van treinen bij te dragen aan het verzachten de negatieve gevolgen van het pauzeren van de reconstructie van 'knooppunt Hoevelaken'.

Verder constateren wij dat NS stelt dat de reizigersvraag op deze verbinding niet groot genoeg is, terwijl gemeenten in de regio Noord-Veluwe stellen dat reizigers op perrons achter blijven. Wij krijgen hier graag van u meer duidelijkheid in, onderbouwd met cijfers.

Wij begrijpen uiteraard uw teleurstelling inzake de Spitssprinter Harderwijk – Nijkerk – Amersfoort. Na corona is het reisgedrag blijvend veranderd en zien we op sommige momenten minder reizigers in de trein, zoals op vrijdag. In daluren en in het weekend tikt het reizigersaantal juist al niveaus aan van voor corona. Dinsdagen en donderdagen zijn typische forensendagen geworden. Dat alles vraagt om een andere dienstregeling dan voorheen. Door de uitgebreide werving heeft NS afgelopen jaar veel nieuwe collega's kunnen aannemen, waardoor de impact van een personeelstekort een stuk kleiner is dan voorheen en NS meer mogelijkheden heeft gekregen. Kijkend naar het personeelsbestand, de werkdruk en de verwachte reizigersgroei, heeft NS de keuze gemaakt om de uitbreidingen vooral door te voeren op de plekken waar zoveel mogelijk reizigers van de verbeteringen kunnen profiteren. Tegelijkertijd hopen wij dat u vertrouwen heeft in de toekomst en willen we u blijven aanmoedigen zich in te spannen voor een keervoorziening in Harderwijk. Een keervoorziening brengt veel voordelen en kansen met zich mee. Hier bent u via andere kanalen mee bekend. Wij hopen dat u - gegeven de huidige omstandigheden niet - temporeert in uw inspanning en ambities.

Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord

De afgelopen maanden hebben we samen met gemeenten, Connexxion en NS een intensief traject doorlopen om tot een toekomstvast OV-systeem voor Noord-Holland Noord te komen. De kern van dit systeem is dat we de bussen sneller, beter en meer willen laten aansluiten op de trein. Daarmee wordt de bus als zogenaamde 'feeder' belangrijker voor de trein. We vergroten hiermee het aantal reizigers naar de trein en helpen we om het treinproduct in Noord-Holland Noord te verbeteren. In 2024 zullen al een aantal korte termijn verbeteringen in het busnetwerk worden doorgevoerd.

Juist in relatie tot bovenstaand perspectief vinden we vinden het dan ook uiterst ongelukkig dat het treinproduct in Noord-Holland Noord wederom verslechtert. Maatregelen als het niet terugbrengen van de spits-IC tussen Alkmaar en Haarlem en het verlagen van de frequentie op het traject Amsterdam-Alkmaar op vrijdag tot 15.00u staan hier haaks op. We willen (en gaan!) juist meer bussen richting de stations rijden. Dan helpt het niet wanneer NS op datzelfde moment met minder treinen gaat rijden. Het uitgangspunt van onze gezamenlijke exercitie wordt hiermee onderuit gehaald, en daarmee nogal zinloos.

Sprinter Utrecht Centraal-Weesp-Hoofddorp

We vinden het jammer dat de frequentie op vrijdag van 4 keer per uur naar 2 keer per uur gaat. Dit betekent dat de stations tussen Hilversum en Weesp naast het weekend ook op vrijdag hun rechtstreekse verbinding met Schiphol verliezen.

Provincie, NS en CXX werken samen met gemeenten aan het nieuwe perspectief voor OV in NHN. We willen gezamenlijk beter OV in de regio realiseren en hiermee de mobiliteitstransitie van auto naar OV mogelijk maken. Dit laat onverlet dat we na corona zien dat reisgedrag blijvend veranderd is en dat NS met haar beschikbare middelen hier op wil, en moet, inspelen. Met u zijn wij van mening dat trein en bus goed op elkaar moeten aansluiten. Hiervoor is het van belang dat dienstregelingen zo veel als mogelijk op elkaar worden afgestemd.

Het klopt dat deze reizigers in Weesp cross-platform moeten overstappen. NS zal voor Dienstregeling 2025 een nieuwe afweging maken.

Knoop Weesp

U bent voornemens om in de daluren minder treinen te gaan rijden vanuit Almere Oostvaarders via Weesp naar Amsterdam Centraal. Daarnaast rijden er in het weekend en nu dus ook op vrijdag minder treinen vanuit Utrecht Centraal via Weesp naar Hoofddorp. Deze keuze is opmerkelijk, aangezien de herstelpercentages van de stations op deze stations een stuk hoger liggen dan landelijk: Almere poort zit op 81,8%, Muiderpoort op 72,9% en Science Park op 75,3% (Bron: NS Dashboard 2022). Reizigers die de trein dus weer vertrouwen, worden 'beloond' met een slechtere dienstverlening. Wat betekent dit enerzijds voor de overstaptijd in Weesp? Anderzijds maken wij ons zorgen over de toekomstige bediening van Weesp. Immers per december 2029 is in het kader van dienstregelingsmodel II van OV SAAL beoogd om 10 treinen per uur te gaan rijden op het traject Weesp-Amsterdam Centraal. De afschaling maakt het er niet makkelijker op om dit doel te bereiken. Graag willen wij met u de reizigersontwikkeling op het OV SAAL-traject nauwgezet monitoren en vragen wij u inzicht te geven in het aantal reizigers dat benodigd is om op het traject Weesp-Amsterdam Centraal daadwerkelijk met 10 Sprinters per uur te kunnen rijden.

Hoewel de herstelpercentages hoger scoren zien we dat op deze corridor vooral gereisd wordt in de spits. In de dal zien we echt een heel ander reisgedrag en daar zijn onze keuzes op gebaseerd. Deze maatregel hebben we specifiek in 2024 doorgevoerd. In de structuur hebben we de overstap in Weesp goed geborgd. Wij gaan er nog steeds uit dat wij toegroeien naar OV Saal model II. Zoals wij hebben aangegeven willen wij zowel de reizigersontwikkeling met u samen blijven monitoren en stellen wij aan u de vraag met ons samen de woningbouw in het hele gebied te monitoren (zowel de planning als de realisatie).

Sprinter Hoofddorp-Leiden Centraal

U geeft aan dat u voornemens bent om het aantal Sprinters op vrijdag terug te brengen van 4 naar 2 keer per uur. Dat vinden wij jammer. U heeft in de capaciteitsaanvraag aangegeven ruimte te zien voor 3 sprinters per uur. Dit zien wij nu niet terug, ondanks de meerwaarde van deze treindienst voor reizigers uit Zaandam, Amsterdam Sloterdijk en de Westtak. Nader onderzoek (zie eerdere reactie LOCOV) leert dat 4 Sprinters per uur ook mogelijk zijn, mits 1 station wordt overgeslagen. Deze zien wij graag alsnog toegevoegd.

Door de verschuiving van de dienstregeling op vrijdag is het niet meer mogelijk om de Sprinter 3300 te rijden tussen Hoofddorp en Schiphol. Het ene halfuur vanwege de IC Brussel, het andere halfuur vanwege de openingstijden van de Ringvaartbrug. Het overslaan van een station maakt het ook niet mogelijk om Sprinter 3300 te rijden.

Sprinter Hoorn Kersenboogerd-Hoofddorp-Leiden

U geeft aan dat de sprinter Hoorn Kersenboogerd-Schiphol-Hoofddorp blijft rijden conform de dienstregeling 2023. Dat betreuren wij, omdat in december 2022 werd aangegeven dat deze verslechtering van tijdelijke aard zou zijn. Dit betekent namelijk dat er op werkdagen na 19:15 uur (trein 3375) geen Sprinters meer vertrekken vanaf station Hoorn Kersenboogerd, maar vanaf Hoorn. Tevens wordt er vanaf dat tijdstip een uurdienst geboden (eerstvolgende sprinter naar Hoofddorp vertrekt om 20:20 uur vanaf Hoorn). Wij dringen er op aan om op werkdagen langer in een halfuurdienstregeling door te rijden.

U geeft aan voornemens te zijn om op zaterdag en/of zondag de halfuurdienst te herstellen. Dit juichen wij van harte toe. Een uursdienst op dit traject, zoals nu het geval is, vinden wij niet passen bij de gezamenlijke ambitie die wij voor ogen hebben met de Hoornse lijn (i.e. een lijn die een aantrekkelijk, duurzaam en betaalbaar alternatief vormt die kan concurreren met de auto).

NS is voornemens om bij beschikbare middelen de uurdiensten in het weekend en in de avonden tot 22:00 te herstellen naar halfuurdiensten waar dit voorheen ook zo was.

Intercity's van en naar Amsterdam Centraal

Wij zijn verheugd dat u voornemens bent om weer 7 dagen per week ieder kwartier een Intercity te gaan rijden tussen Amsterdam Centraal en Den Haag Centraal via Haarlem. U geeft aan dat de opstart en afbouw van de kwartierdiensten afhankelijk zijn van de vervoersvraag. Kunt u concreter aangeven wanneer u voornemens bent met de kwartierdienst te starten en wanneer deze eindigt?

NS rijdt op maandag tot en met donderdag kwartierdiensten tussen circa 6:30 en 22:00. Op vrijdag tussen circa 15:00 en 22:00. Op zaterdag en zondag tussen circa 11:00 en 22:00.

Spitsintercity Enkhuizen-Amsterdam Centraal

Wij zijn verheugd over uw voornemen om een extra Intercity toe te voegen in de spits op het traject Enkhuizen-Amsterdam Centraal. De kwartierdienst in de middagspits wordt hierdoor iets verbreed. Wel blijven we aandacht vragen voor de punctualiteit en uitval van deze treinserie.

Dank voor uw advies. NS zal de prestaties van deze treinserie monitoren.

Intercity Amsterdam Centraal-Alkmaar (serie 800)

Wij vinden het jammer dat u voornemens bent om op vrijdag tot 15.00u het aantal treinen tussen Alkmaar en Amsterdam Centraal terug te brengen van 4 naar 2 keer per uur. Een dergelijke bediening past niet bij de ambitie die wij gezamenlijk voor ogen hebben met de Zaancorridor.

Dank voor uw advies. Gegeven de beschikbare middelen en reizigersaantallen heeft NS hiertoe besloten. NS zal voor Dienstregeling 2025 een nieuwe afweging maken. In het drukste uur van de ochtendspits rijden wij op vrijdag overigens 4 IC treinen tussen Alkmaar en Amsterdam, treinen die al in Den Helder starten.

Reistijd Enkhuizen-Hoorn-Amsterdam

De reistijd tussen de stations in oostelijk Westfriesland (de Enkhuizerlijn) en Amsterdam staat al tijden onder druk. De reistijd per trein tussen Enkhuizen en Amsterdam bedraagt momenteel 62 minuten. Bij invoering van de intercity in december 2008 betrof dit ca. 57 minuten, terwijl op dezelfde stations wordt gehalteerd. Deze toename aan reistijd komt door lange halteringstijden op verschillende stations, mede veroorzaakt door koppeling aan andere treinseries in Amsterdam. In de adviesaanvraag wordt niet duidelijk wat de reistijd zal zijn in 2024, maar wij vermoeden hetzelfde omdat u aangeeft dat de koppeling naar Heerlen/Maastricht in stand blijft. Wij doen u de suggestie om de tijd die nodig is om de koppeling aan andere treinseries te maken, op te vangen op bijvoorbeeld Amsterdam Centraal. Omdat er weinig reizigers 'over' Amsterdam heenreizen treft dit minder reizigers. Zoals bekend werken we als gezamenlijke overheden in Westfriesland, op initiatief van NS, aan gebiedsontwikkeling langs de Westfriese lijn, waarbij de spoorverbinding met de Amsterdamse regio de aantrekkelijke kern moet vormen. De huidige langere reistijd past niet bij een dergelijke ontwikkeling.

De reistijdverlenging heeft inderdaad te maken met de 10-minuten structuur die wij rijden op een aantal corridors. Deze structuur hebben wij nodig om voldoende capaciteit aan te bieden en om te voorkomen dat er daardoor transferproblemen ontstaan op de stations. De consequentie is dat doordoor de reistijd tussen Enkhuizen en Amsterdam Centraal is toegenomen om de IC langer in Hoorn moet inwachten om op de juiste tijd in het patroon te passen van de 10-minuten structuur. Het is niet mogelijk om hierin te schuiven met andere treinseries.

Traject Haarlem-Alkmaar

Wij zijn zeer teleurgesteld dat de Spits-Intercity op het traject Alkmaar-Amsterdam niet wordt teruggebracht in 2024. Deze maatregel was een belangrijke uitkomst van ons optimalisatietraject Noord-Holland Noord en ook een belangrijke drijver onder de samenwerking met u op de spoorcorridor Zuid-Kennemerland-IJmond. Wij verzoeken u dan ook met klem deze maatregel te herzien.

NS begrijpt heel goed dat u niet blij bent dat NS in Dienstregeling 2024 de spits-IC tussen Haarlem en Alkmaar niet terug brengt. NS heeft hierin echter een landelijke keuze moeten maken waar de meeste reizigers van profiteren. Op basis van het huidige beeld en de prognoses verwacht NS dat het aanbod op dit traject voldoende is voor de vraag, al begrijpt NS dat reizigers tussen Alkmaar en Haarlem een langere reistijd hebben. NS zal dit traject nauwlettend monitoren. Ook zal NS voor Dienstregeling 2025 een nieuwe afweging maken.

In het eerdere advies d.d. 24 maart 2023 hebben we begrip getoond voor de personele situatie bij NS. U stelde een structuurwijziging voor in de bediening op de Flevolijn met een afschaling in de avonduren. Hoewel deze voor Flevolandse reizigers onwenselijk is, begrepen wij dat de huidige dienstregeling zonder voldoende personeel niet houdbaar is. In onze brief hebben wij echter aangegeven dat de voorgestelde bediening een ondergrens moet zijn. Hieraan heeft u geen gehoor gegeven omdat de afschaling nu ook voor ieder moment buiten de spits op maandag tot en met donderdag geldt. Hiermee pleegt u roofbouw op de bediening in Flevoland. Wij roepen u op deze plannen te herzien en de bediening te hanteren zoals deze in de adviesaanvraag uit dit voorjaar is uiteengezet.

Wij begrijpen uw zorgen. Wij zien echter dat er vanuit Flevoland vooral een sterke spitsbehoefte is en dat in het dal en avond er sprake is van een forse daling in reizigersvraag. Dat maakt dat wij daar nog eens kritisch naar gekeken hebben, aangezien we keuzes hebben moeten maken waar we onze beschikbare middelen in moeten zetten. Dezelfde afweging hebben wij elders in het land ook gemaakt.

Ontwikkeling van Flevoland

In ambtelijke overleggen heeft u uitgelegd dat u met de herstructurering de beperkte bediening poogt te mitigeren, u heeft tevens uw principe voor uw “maatschappelijke afweging” gepresenteerd. Deze “maatschappelijke afweging” op basis van winst in reisminuten zal altijd ten goede komen aan intercityrelaties. Reizigers vanaf Flevolandse sprinterstations, met minder absolute reizigersaantallen, zullen benadeeld worden. Flevoland is een groeiprovincie, maar omdat er nu om personeelsinzet met oudere stedelijke gebieden met meer inwoners ‘geconcurrereerd’ wordt, wordt de gewenste ontwikkeling met de verduurzaming van de mobiliteit zeer moeilijk gemaakt. Zo moeten we nu concluderen dat één van de snelst groeiende stations in gebruik, Almere Poort, in de daluren een directe relatie met Amsterdam Centraal verliest. Hetgeen ook geldt voor reizigers vanaf de overige Almeerse sprinterstations als ook provinciehoofdstad Lelystad Centrum. Een groot deel van de Almeerders hebben een relatie met Amsterdam en hiermee lijkt in uw “maatschappelijke afweging” geen rekening te zijn gehouden. Een afweging die haaks staat op de principes van PHS-SAAL. Wij gaan graag met u in gesprek om tot een brede maatschappelijke afweging te komen die ook recht geeft aan de (ruimtelijke) ontwikkelingen aan de randen van het hoofdrailnet.

Wij erkennen dat Flevoland een groeiprovincie is en wij zijn ook benieuwd hoe de realisatie zich verhoudt tot de plannen die er zijn. NS speelt in op het reizigersaanbod maar moet ook kritisch kijken naar de beschikbare middelen. Wij zijn steeds beter in staat om op basis van onze prognoses de juiste inschatting te maken tussen de reizigersvraag en ons aanbod. Daarbij zijn onze uitgangspunten voor Flevoland niet anders dan elders. De dienstregeling die wij nu aanbieden in 2024 staat los van de ontwikkelingen in de toekomst. We zien dat het reisgedrag na Corona echt veranderd is en dat maakt dat wij ons aanbod daarop aanpassen. Wij gaan weer meer rijden zodra wij zien dit op basis van de groei van het aantal reizigers ook nodig is en NS voldoende middelen heeft.

Behoud de sneltrein Dordrecht – Lelystad Centrum (2400)

In vergelijking met de capaciteitsaanvraag valt de bediening van de sneltrein tussen Lelystad en Schiphol buiten de spits op maandag tot en met donderdag helemaal weg.

In ons vorige advies hebben we het belang van deze treinserie aangegeven, maar wellicht nog onvoldoende uiteengezet. Allereerst zorgt deze treindienst voor een onderling snelle verbinding tussen Lelystad Centrum, Almere Buiten en Almere Centrum. Vanaf deze stations is dit tevens de snelste verbinding met Duivendrecht, het belangrijkste station om snel op het Amsterdamse metronetwerk over te stappen waar veel mensen vanuit Flevoland gebruik van maken omdat zij in de stad werkzaam zijn. Reizigers zullen de overstapmogelijkheid op Amsterdam Zuid kennen, die echter voor veel bestemmingen onaantrekkelijker is, zowel in reistijd als in prijs. Reizigers die hierdoor de sprinter moeten kiezen worden geconfronteerd met een lagere frequentie en een significant langere reistijd. Voor de relatie Lelystad Centrum – Utrecht Centraal verdwijnt eveneens de mogelijkheid om relatief snel over te stappen op Almere Centrum en deze reizigers kunnen slechts de reis met de 700/1800 en de (reeds drukke) 3500 over Amsterdam Zuid maken.

Voor reizigers tussen Lelystad en 't Gooi verslechtert de reis eveneens significant. Tot slot rijdt de 2400 ook niet in de drukke vrijdagmiddagspits op de Flevolijn. De 700/1800 zit op vrijdagmiddag vol met studenten uit Groningen en Leeuwarden – bij de huidige bediening is er amper ruimte voor extra reizigers. Het afschalen van deze treinserie op de vrijdagmiddag kunnen wij niet rijmen met de ervaren werkelijkheid. Wij vragen u om de kwaliteit van treinreizen voor veel herkomst/bestemmingen vanuit Flevoland te behouden, zowel op vrijdag als in de daluren, en alles te doen om deze treinserie te herstellen.

Wij begrijpen dat het vanuit het perspectief van de dalperiode een onaantrekkelijker aanbod is. Wij willen echter benadrukken dat vanuit Flevoland alles zeer sterk verspitst is. In ons aanbod hebben we daar juist op ingespeeld. Dus vandaar dat wij de 2400 serie op het niveau van de huidige dienstregeling aanbieden. Voor de forenzen en de studenten is er dus op de tijden dat zij reizen nog steeds een goede overstap in Duivendrecht. En dat geldt ook voor de reizigers naar 't Gooi. Het is ook goed om te weten dat er op de randen van dag waarmogelijk versneld wordt door korter te stoppen in Weesp en ook te melden dat de 4900-serie van Almere naar Utrecht nu 7 dagen per week in een halfsuursfrequentie gaat rijden. NS zal voor Dienstregeling 2025 een nieuwe afweging maken.

Avondbediening Hanzelijn

Wij moeten constateren dat na 21:30 in de avond de sprinterbediening op Dronten en Kampen Zuid terugvalt naar een uursfrequentie. Gezien de bouw van woningen, arbeidsplaatsten en voorzieningen rond beide stations zou een opwaardering van de bediening op de plaats zijn. Wij vragen u om ook in de late avonduren een halfuursfrequentie te blijven hanteren.

NS heeft een keuze moeten maken op basis van beschikbare middelen reizigersvraag. Voor Dienstregeling 2024 heeft NS de keuze gemaakt om op basis van reizigersvraag de sprinterbediening op Dronten en Kampen Zuid op de rustige momenten in de avond terug te brengen naar een uurdienst. NS maakt voor Dienstregeling 2025 een nieuwe afweging.

Perspectief op dienstregelingsmodel II van PHS-SAAL

Het beoogde dienstregelingsmodel voor de corridor Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad (SAAL) moet vanaf 2030 rijden om de bereikbaarheid te borgen en ruimtelijke ontwikkelingen rond de corridor te faciliteren. Om de betaalbaarheid van de bediening in het heden, maar ook in de toekomst te borgen werken de Flevolandse overheden met NS samen in het kader van de Regionale Ontwikkelagenda Flevolijn/Hanzelijn. Het treinvervoer moet zo aantrekkelijk mogelijk worden gepositioneerd om daarmee meer reizigers van en naar Flevoland aan te trekken – een aantrekkelijke dienstregeling is daar een belangrijk onderdeel van. Met uw huidige voorstellen voor de dienstregeling wordt de gezamenlijke propositie voor reizigers een stuk onaantrekkelijker. Hierdoor zullen zowel reizigers in het heden, maar ook in de toekomst minder snel geneigd zijn om voor de trein te kiezen. Wij maken ons ernstig zorgen over het perspectief op PHS-SAAL en willen met u graag tot afspraken komen over een ontwikkelpad tot 2030. U ontvangt hierover van provincie Flevoland een separate brief.

NS is blij met de samenwerking in het kader van de Regionale Ontwikkelagenda. De dienstregeling die NS nu aanbiedt in 2024 staat los van de ontwikkelingen in de toekomst. We zien dat het reisgedrag na Corona echt veranderd is en dat maakt dat wij ons aanbod daarop aanpassen. Wij passen ons aanbod aan zodra wij zien dit op basis van de groei van het aantal reizigers ook nodig is. Daarbij houden we het perspectief van PHS-SAAL voor ogen. Wij vinden het belangrijk om goed met u te monitoren hoe de woningbouwplannen zich verhouden tot de realisatie daarvan.



Dienstregeling 2025: de belangrijkste wijzigingen voor de provincie:

Flevoland

- **Elke dag elk kwartier een Sprinter Almere–Weesp en verder. Nu is dat alleen in de spits op maandag t/m vrijdag.**
- **Maandag t/m zaterdag elk kwartier een Intercity Lelystad–Almere–Schiphol. Nu is dat alleen in de spits op maandag t/m donderdag.**
- **Almere en Lelystad worden aangesloten op de HSL. Hierdoor ben je sneller in Rotterdam.**
- **Daarmee krijgen Almere en Lelystad een rechtstreekse verbinding naar Antwerpen en Brussel.**
- **Flevoland–Leiden/Den Haag: voortaan overstappen i.p.v. rechtstreekse trein.**
- **Extra ritten in de avonduren in de Sprinter tussen Lelystad en Zwolle.**
- **Op vrijdag- en zaterdagavond: speciale late trein (00.51) van Almere naar Utrecht.**
- **De laatste Intercity van Amsterdam Centraal naar Almere vertrekt op vrijdag- en zaterdagavond een half uur later, namelijk 00.38 uur.**
- **De laatste Sprinter van Zwolle naar Lelystad vertrekt voortaan een half uur later (00.37).**
- In Dienstregeling 2025 zullen de Intercity's over de HSL tot Almere Centrum en Lelystad Centrum en naar Amersfoort Schothorst rijden om de nieuwe structuur betrouwbaar te kunnen rijden. De Intercity's van en naar Groningen/Leeuwarden via de Hanzelijn rijden van en naar Schiphol Airport. Reizigers tussen Noord-Nederland en Rotterdam stappen over in Utrecht of Gouda.
- Deze aanpassing heeft als gevolg dat alle intercity's uit Enschede doorrijden naar Den Haag Centraal. Dit betekent dat reizigers tussen Oost-Nederland en Schiphol voortaan overstappen op station Amersfoort Centraal.
- Tussen Hoofddorp, Schiphol Airport en Amsterdam Centraal introduceert NS een Airport Sprinter die acht keer per uur rijdt. Hiermee houdt NS de bereikbaarheid op peil tijdens de grote verbouwing van Amsterdam Centraal en ontstaat een herkenbare verbinding tussen de luchthaven en de hoofdstad.
- De tienminutentreinen tussen Utrecht Centraal, Amsterdam Bijlmer ArenA en Schiphol Airport gaan allemaal doorrijden naar Leiden Centraal en verder richting Den Haag en/of Rotterdam Centraal. Hiermee wordt met name Amsterdam Bijlmer ArenA (een gebied met veel werkgelegenheid en evenementen) veel beter verbonden met de Westelijke Randstad. Daarnaast gaat er dus elke tien minuten een Intercity rijden tussen Leiden Centraal, Schiphol Airport, Amsterdam Bijlmer ArenA en Utrecht Centraal.

Wijzigingen landelijk

Nieuwe structuur

- In de nieuwe dienstregelingsstructuur worden steden en regio's snel met elkaar verbonden. In de uiteindelijke structuur zullen de Intercity's over de Hogesnelheidslijn (HSL) verder rijden richting Almere, Lelystad, Zwolle, Groningen en Leeuwarden met reistijdverbetering en naar Enschede. De HSL wordt hiermee nog verder geïntegreerd in de landelijke dienstregeling en dit zorgt voor een sneller netwerk. NS voert de nieuwe structuur in twee stappen in.

Meer treinen in de spits op maandag tot en met donderdag

- NS wil maandag tot en met donderdag in de spitsrichting drie snelle treinen rijden tussen Harderwijk, Nijkerk en



Amersfoort. De herintroductie van deze snelle treinen is nog wel onder voorbehoud van (zicht op) financiering van overwegmaatregelen.

- De Intercity tussen Haarlem en Alkmaar keert terug. NS wil in de spitsrichting op maandag tot en met donderdag twee ritten per spitsrichting rijden.

Meer treinen overdag

- NS introduceert van maandag tot en met donderdag een nieuwe tienminutentrein met Sprinters tussen Den Haag Centraal, Rotterdam Centraal en Dordrecht. Dit is een uitbreiding van de huidige vier Sprinters per uur naar zes Sprinters per uur tussen Rotterdam en Den Haag overdag, en een uitbreiding van vier naar zes Sprinters per uur tussen Dordrecht en Rotterdam in het dal overdag tussen de spitsen.
- De kwartierdiensten met Sprinters tussen Amsterdam Centraal, Weesp en Almere keren overdag weer terug, dit was in Dienstregeling 2024 alleen in de spits op werkdagen.
- De kwartierdiensten met Intercity's tussen Schiphol Airport, Almere en Lelystad keren op maandag tot en met zaterdag overdag weer terug, dit was in Dienstregeling 2024 alleen in de spits op werkdagen.
- Tussen Utrecht en Woerden rijdt NS overdag weer vier Sprinters per uur op maandag tot en met vrijdag, dit was in Dienstregeling 2024 alleen in de spits op maandag tot en met donderdag.
- De tienminutentrein tussen Arnhem, Utrecht, Schiphol, Leiden, Den Haag en Rotterdam zal op maandag tot en met donderdag de hele dag gaan rijden in plaats van alleen in de spits.
- Op vrijdag rijden de Intercity's tussen Utrecht en Den Haag en tussen Utrecht en Rotterdam vanaf de ochtendspits weer elk kwartier in plaats van vanaf het middaguur.
- Ook tussen Alkmaar en Amsterdam Centraal rijdt NS op vrijdag weer vanaf de ochtendspits een kwartierdienst met Intercity's in plaats van vanaf het middaguur.
- Tussen Utrecht Centraal en Leiden Centraal gaan meer treinen rijden in de brede spits.
- NS rijdt de Sprinter Utrecht–Hilversum–Hoofddorp weer op vrijdag, zaterdag en zondag. Hiermee brengt NS op die dagen de kwartierdienst terug in Het Gooi.
- NS herstelt op vrijdag de kwartierdienst met Sprinters tussen Leiden Centraal en Schiphol Airport.

Meer treinen in de avonduren

Reizigers in de avonduren of in de vroege nacht krijgen meer en latere reismogelijkheden. Enkele voorbeelden uitgelicht:

- NS rijdt de kwartierdienst tussen Eindhoven en Utrecht langer door, namelijk tot 23.00 uur in plaats van 21.00 uur. Hierdoor is ook Venlo in de avonduren beter verbonden met de Randstad.

- NS introduceert op vrijdag- en zaterdagavond een kwartierdienst met Intercity's tussen Amsterdam, Haarlem, Leiden en Den Haag tot half 1 's nachts.
- Vanuit Enschede vertrekt de laatste trein op vrijdag- en zaterdagavond een half uur later richting de Randstad (23.16 uur in plaats van 22.46 uur). Deze trein rijdt tot Amersfoort.
- Tussen Apeldoorn en Deventer rijden de Sprinters in de avonduren elk half uur op maandag tot en met vrijdag tot circa 22.00 uur.
- Tussen Zwolle en Groningen en tussen Zwolle en Leeuwarden voegt NS extra ritten toe.
- NS rijdt de kwartierdienst met Intercity's tussen Dordrecht, Rotterdam, Leiden en Schiphol Airport in de avonduren langer door.
- NS rijdt de laatste Intercity van Amsterdam Centraal naar Almere een half uur later op vrijdag en zaterdag, de laatste Intercity vertrekt op die dagen om 00.38 uur in plaats van 00.08 uur.
- NS rijdt op vrijdag- en zaterdagavond de laatste Sprinter van Almere Centrum naar Utrecht Centraal een uur later, namelijk om 00.51 uur uit Almere.
- Vanuit Schiphol Airport naar Amersfoort Centraal rijdt de laatste Intercity op vrijdag en zaterdag een half uur later, namelijk om 00.08 in plaats van 23.38 uur.
- De laatste Intercity van de dag van Nijmegen (vertrek 23.43 uur) naar Utrecht Centraal zal doorrijden naar Amsterdam Centraal.
- NS verhoogt de frequentie tussen Amersfoort Centraal en Amersfoort Vathorst in de avonduren.
- NS voegt ongeveer drie tot zes ritten per dag toe in de Sprinter Nijmegen–Zutphen.

Meer en snellere treinen aan de randen van de dag

- Tussen Groningen en Zwolle en tussen Leeuwarden en Zwolle rijdt NS in totaal per dag ongeveer zes tot zeven extra treinen. Voor een betere bereikbaarheid van en naar Noord-Nederland en zodat beter wordt aangesloten op de reizigersvraag wil NS aan de randen van de dag diverse Intercity's – die nu nog op elk tussengelegen station stoppen – tussen Zwolle en Groningen/Leeuwarden als Intercity laten rijden. Waar nodig én mogelijk zijn op die momenten extra losse Sprinters toegevoegd.
- Ook versnelt NS de Intercity Zwolle–Roosendaal die nu nog op sommige momenten als Sprinter rijdt. Waar nodig en mogelijk rijdt NS op die momenten extra Sprinters



Internationaal

NS en de Belgische vervoerder NMBS verdubbelen het aantal treinen tussen Nederland en Brussel van 16 naar 32 per dag. In Dienstregeling 2025 komt er een nieuwe, snelle verbinding bij. Met die verbinding zijn reizigers zo'n 45 minuten korter onderweg dan nu.

