



LANDELIJK OVERLEG CONSUMENTENBELANGEN OPENBAAR VERVOER

NS

Tijmen Voet

Postbus 2025

3500 HA Utrecht

Contactpersoon: A. Frerichs

Datum brief: 21 maart 2024

Kenmerk brief: Locov 2024-101272

Bijlage(n) bij brief: -

Onderwerp: Advies Dienstregeling 2025

Geachte heer Voet,

In uw brief van 8 februari 2024 (met kenmerk CC/PA/TD-962 Adviesaanvraag Dienstregeling 2025) vraagt u ons, de consumentenorganisaties in het Locov, advies over de voorgenomen dienstregeling 2025 die start per 15 december 2024. Hieronder gaan wij in op uw adviesaanvraag. Wij betrekken daarbij ook het productiemodel 2025-2026 wat u inmiddels heeft gepubliceerd. De adviezen over de verbindingen met België zijn afgestemd met reizigersorganisatie TreinTramBus en brengen wij u dan ook mede namens uw reizigers in België uit.

### **Hoofdlijn advies**

Wij zijn verheugd dat u een groot deel van de eerder afgeschaalde treindiensten voornemens bent te herstellen. Ook doet u goede voorstellen om extra treinen te rijden aan de randen van de dag en om sommige verbindingen te versnellen. Door deze wijzigingen wordt uw product aantrekkelijker voor reizigers. Wij zijn ervan overtuigd dat dit bijdraagt aan herstel van het aantal reizigers naar het niveau wat u pre-corona vervoerde. Het is ook een goede basis voor verdere groei in het aantal reizigers, niet alleen bij NS maar ook bij het openbaar vervoer in de regio (bus, tram, metro en gedecentraliseerde treindiensten).

Wij zien tevens ruimte voor aanvullende verbeteringen om uw product aantrekkelijker te maken voor reizigers. Allereerst is dit door het volledige volume uit het startbeeld van de nieuwe concessie te rijden. Daarnaast zijn wij van mening dat uw voorstel voor de dienstregeling van/naar België onvoldoende tegemoet komt aan de vervoervraag van reizigers. Daarbij worden enkele reizigersgroepen in onze optiek onnodig benadeeld. Op dit onderdeel adviseren wij negatief.

Wij stellen enkele extra ritten voor om uw aanbod te optimaliseren. In dit advies vindt u de geadviseerde extra ritten voor zowel 2025 als 2026. Voor 2025 betekent dit 16.139 kilometer per week extra, wat neerkomt op 0,65% groei ten opzichte van uw voorstel. Hiervan bestaat overigens 3.907 kilometer uit ritten die u in 2024 wel aanbiedt, en die wij graag behouden (0,16%). Wij zijn ervan overtuigd dat deze extra ritten ook zullen leiden tot reizigersgroei.

**Advies:** Waar dit niet expliciet anders is vermeld in de rest van dit advies adviseren wij u positief over de uitbreiding van uw aanbod en de voorgestelde structuurwijzigingen.

## **Leeswijzer**

In het vervolg gaan wij allereerst in op een aantal algemene aspecten van uw adviesaanvraag. Vervolgens gaan wij in op uw specifieke voorstellen per treinserie en doen wij u enkele adviezen om te komen tot verdere optimalisatie in uw aanbod.

### **1. Algemene adviezen**

#### **Verplicht volume nieuwe concessie**

De adviesaanvraag betreft de eerste dienstregeling die zal worden uitgevoerd onder de nieuwe concessie. In deze concessie bent u verplicht te voldoen aan het volume dat is vastgelegd in bijlage 10 van de concessie. Op grond van artikel 8 lid 5 onderdeel c heeft u de mogelijkheid tot maximaal 9 procent op jaarbasis van het totaal van treinkilometers minder te rijden wanneer de vervoervraag het totale volume van de concessie niet rechtvaardigt. U maakt gebruik van deze bepaling door enkele treindiensten op vrijdag, (delen van) spitsdiensten en de 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> sprinter in de daluren tussen Den Haag Centraal en Gouda Goverwelle en de 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> sprinter in daluren en het weekend tussen Uitgeest en Driebergen-Zeist nog niet aan te bieden.

U onderbouwt in de adviesaanvraag en in het openbare deel van het productiemodel 2025-2026 niet waarom u, specifiek voor deze treindiensten, nog niet het volledige volume biedt. U geeft ook niet aan hoeveel reizigers hierdoor worden benadeeld. Wij vinden alleen het feit dat het aantal reizigers landelijk gezien gemiddeld ten opzichte van 2019 op circa 90% zit onvoldoende om de door u gemaakte keuzes te kunnen rechtvaardigen. Het aantal reizigers per treindienst kan immers verschillen. U kunt bovendien ook kiezen voor de inzet van kortere treinen in plaats van een lagere frequentie. De verlaging van het volume met 2,05% lijkt beperkt. Maar het betekent voor genoemde treindiensten op de genoemde momenten een vermindering van het aanbod voor de reiziger die oploopt tot 50%, ten opzichte van het maatschappelijk gewenste volume dat is vastgelegd in de concessie. Dat maakt uw product op betreffende trajecten minder aantrekkelijk, zeker nu dit voor het derde jaar op rij is.

Om reizigers terug te winnen in de trein en te voorkomen dat reizigers afhaken is zo spoedig mogelijk herstel van kwartierdiensten van belang. U onderzoekt, blijktens het productiemodel 2025-2026, de terugkeer van alle bovengenoemde treinen voor dienstregeling 2026 met uitzondering van de sprinter Den Haag Centraal – Gouda Goverwelle in de daluren. Wij zijn blij met uw voornemens voor uitbreiding van de dienstregeling in 2026. Maar dit laat nog bijna twee jaar op zich wachten. Wij vinden het opmerkelijk dat u de afwijkingen van het volume van het startbeeld op blz. 14 van het productiemodel motiveert met de stelling dat het aantal reizigers nog niet op het niveau is van wat de verwachting was bij het vaststellen van dit volume. Het startbeeld van de concessie is 21 december 2023 vastgesteld. Dat is slechts drie maanden geleden. Wij achten het onwaarschijnlijk dat de vervoervraag gedurende deze drie maanden verslechterd is. Sterker nog, wij zien eerder een aantrekkende vervoersvraag. Bovendien heeft u, als zittende vervoerder, vanaf het ondertekenen van de concessie nog een jaar de tijd om de vervoervraag verder aan te jagen. Met name omdat het startbeeld slechts drie maanden geleden is vastgelegd, vervalt naar onze mening voor dienstregeling 2025 uw mogelijkheid om gebruik te maken van de uitzondering in artikel 8.

**Advies:** Wij adviseren u geen gebruik te maken van de mogelijkheid in artikel 8 het maatschappelijk gewenste volume niet te rijden en adviseren alle treinen uit het startbeeld van het volume te rijden in dienstregeling 2025. Wanneer u dit advies niet overneemt, adviseren wij u in de capaciteitsvraag deze ritten wel op te nemen. Op deze manier kunt u ze in de loop van 2025 alsnog herintroduceren en bent u ook voorbereid op de jaarlijkse piek in het najaar.

Wij weten niet of en in hoeverre het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uw beroep op artikel 8 gerechtvaardigd vindt. Ook wanneer het ministerie uw beroep op artikel 8 gerechtvaardigd vindt, blijven wij van mening dat u reeds in 2025 meer treinen moeten worden aangeboden. Op tenminste twee onderdelen zien wij hier ook noodzaak toe vanuit de vervoervraag.

Ten eerste is er, gezien het grote aantal reizigers op de Zaanlijn, perspectief nodig voor sneller herstel van de kwartierdienst tussen Uitgeest en Amsterdam Centraal (zie onder kopje Zaanlijn).

Ten tweede zouden op trajecten waar nu slechts twee keer per uur een trein rijdt in 2025 op zijn minst op maandag tot en met donderdag in de hyperspits weer spitsdiensten moeten rijden. Zo kunnen reizigers hun vertrekmoment beter afstemmen op hun werktijd en volle treinen worden voorkomen.

### **Zaanlijn**

Blijkens <https://dashboards.nsjaarverslag.nl/reizigersgedrag/> zijn er dagelijks meer dan 12.000 in- en uitstappers van/naar de stations Wormerveer, Zaandijk Zaanse Schans, Krommenie-Assendelft en Koog a/d Zaan. Hier bovenop komen nog de reizigers die in-, uit- of overstappen op de sprinters van de Zaanlijn op de stations Uitgeest, Zaandam, Amsterdam Sloterdijk, Amsterdam Centraal en verder gelegen stations. U biedt op dit traject alleen een kwartierdienst in de spits. Bij een dergelijk hoog aantal reizigers is een halfuurdienst in daluren, avonduren en weekend niet passend. U heeft de 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> sprinter Uitgeest – Driebergen-Zeist eerder wel opgenomen in de capaciteitsaanvraag voor dienstregeling 2024. Hiermee heeft u eerder ook zelf aangegeven dat er voldoende vervoervraag is. Ook rijdt u op een qua aantal sprinter reizigers vergelijkbaar traject als Wijchen – Nijmegen – Arnhem Centraal wel elk kwartier in daluren en in het weekend.

Afgelopen jaren hebben wij u meerdere malen gewezen op de groeiende vervoervraag op de Zaanlijn en de potentie voor extra groei, ook in de avonduren. Wij vinden uw voorgestelde aanbod voor 2025 schraal afsteken ten opzichte van het aantal metro's dat zeven dagen per week van 's morgens vroeg tot 's avonds laat rijdt in Amsterdam. Elke metrolijn rijdt overdag elke tien minuten en 's avonds elk kwartier, de Noord/Zuidlijn vaker. De sprinter op de Zaanlijn heeft in onze ogen een vergelijkbare functie als deze metro's. Daarnaast vinden wij het opmerkelijk dat u de kwartierdienst in de kerstvakantie tussen Uitgeest en Amsterdam Centraal overdag wel wilt bieden. Ook buiten de kerstvakantie is er voldoende vervoervraag hiervoor. Door geen kwartierdienst te bieden loopt u het

risico dat nieuwe bewoners in de nieuwbouwwijken langs dit traject kiezen voor de auto in plaats van de trein.

Omdat keren op Amsterdam Centraal lastig is vanwege de verbouwing, is mogelijk een alternatief nodig op die momenten dat u nog niet wenst door te rijden naar Driebergen-Zeist. In onze ogen is een kering op Abcoude een goed alternatief. Dit is op een efficiënte wijze inpasbaar met een korte kering door op deze momenten de stations Duivendrecht en Amsterdam Holendrecht over te slaan.

**Advies:** Wij adviseren u indien u, ondanks ons tweede advies, gebruik maakt van de mogelijkheid in artikel 8 om minder te rijden dan het volume van het startbeeld in ieder geval de 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> sprinter tussen Uitgeest en Amsterdam Centraal of Abcoude te rijden op werkdagen in de daluren en in het weekend en de volgende spitsdiensten in 2025 op maandag t/m donderdag minimaal twee keer te rijden in zowel ochtend- als middagspits (hyperspits):

- Serie 3400: Alkmaar – Haarlem (tegenspitsrichting ritten 3416, 3418, 3467 en 3469);
- Serie 4400: 's-Hertogenbosch – Oss (middagspits ritten 4458, 4460, 4463 en 4465);
- Serie 7400: Driebergen-Zeist – Veenendaal Centrum (ochtend- en middagspits ritten 7419 t/m 7422 en 7459 t/m 7462);
- Serie 7700: Rotterdam Centraal – Gouda Goverwelle (ochtend- en middagspits ritten 7718, 7720, 7725, 7727, 7756, 7758, 7763 en 7765).

Verder heeft uitbreiden van het aantal ritten van de series 3400 en 5300 prioriteit in verband met de reistijdwinst die deze series voor veel reizigers kan bieden.

### **Optioneel volume nieuwe concessie**

Blijkens de kaarten in bijlage 10 van de concessie bent u gerechtigd, maar niet verplicht, de volgende treinen vanaf 2025 te rijden;

- 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> intercity Utrecht Centraal – Schiphol Airport – Leiden Centraal – Rotterdam Centraal (treinserie 3200 avond en weekend);
- 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> sprinter Den Haag Centraal – Dordrecht (treinserie 5000 avond en weekend);
- 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> intercity Eindhoven Centraal – Amsterdam Centraal (treinserie 3900, weekend);

- 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> intercity Arnhem Centraal – Utrecht Centraal (treinserie 3200 weekend).

U noemt deze treindiensten niet in uw productiemodel 2025-2026. Treinserie 3900 heeft eerder wel gereden in het weekend. U reed toen zelfs op zondagavond meer treinen dan op werkdagen, gezien de vervoersvraag van studenten.

Blijkens blz. 108 van de concessie bent u in avonduren ook gerechtigd de 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> intercity Eindhoven Centraal – Amsterdam Centraal (treinserie 3900), de 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> intercity Arnhem Centraal – Utrecht Centraal (treinserie 3200) en de 2<sup>e</sup> sprinter Arnhem Centraal – Ede-Wageningen (treinserie 7500) te rijden, mits u dit uiterlijk in 2026 verzoekt. Dit omdat hiervoor een concessiewijziging nodig is.

U gaat op bovengenoemde uitbreidingen van uw aanbod in het productiemodel 2025-2026 niet in. Wij zijn daarom benieuwd naar uw voornemens.

**Advies:** Wij adviseren positief op de optionele volume uitbreidingen in avonduren en weekend in de nieuwe concessie en gaan graag met u in gesprek wanneer deze uitbreidingen zullen worden gerealiseerd.

### **Vakantiedienstregeling**

U handhaaft helaas de vakantiedienstregeling in de hoogzomer en de kerstvakantie. Enige jaren geleden is deze juist op ons advies afgeschaft.

**Advies:** Wij verwijzen voor ons advies korthedshalve naar ons advies hierover bij dienstregeling 2023. Wij merken op dat de spitsdienst tussen Harderwijk en Amersfoort Centraal (serie 5300) en tussen Alkmaar en Haarlem (serie 3400) leiden tot een aanzienlijke reistijdverkortung. Indien u vasthoudt aan de vakantiedienstregeling adviseren wij u in ieder geval deze diensten ook in de vakantieperiode(s) te bieden.

### **Nieuwjaarsdag**

Net als in 2023 en 2024 wilt u op 1 januari 2025 de treindienst pas vanaf 10:00 uur opstarten. Wel onderzoekt u op enkele trajecten vroeger op te starten en de bediening van enkele stations in de regio Amsterdam in de nacht. Wij erkennen dat op Nieuwjaarsdag in de vroege ochtend de vervoersvraag laag is. Maar ook dan zijn er reizigers die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Niet rijden is daarom naar onze mening geen optie. Wij hebben er wel begrip voor als u het aanbod op nieuwjaarsdag in de vroege ochtend beperkt ten opzichte van andere dagen.

**Advies:** Wij adviseren positief op de voorgenomen uitbreidingen in nieuwjaarsnacht. Wij adviseren negatief op het niet rijden op Nieuwjaarsochtend tot 10 uur 's ochtends op een groot aantal trajecten. Als alternatief adviseren wij op nieuwjaarsdag van elke treinserie die op zondag rijdt ten minste de eerste trein te rijden en vervolgens tot 10 uur ten minste één keer per uur. Ook zou u op deze ochtend enkele intercity's op elk station kunnen laten stoppen in plaats van een sprinter.

### **In stappen einde aan uurdiensten**

Wij zijn blij dat op meerdere trajecten in avonduren en/of het weekend de halfuurdienst van sprinters (grotendeels) wordt hersteld. Uursdiensten zijn immers niet aantrekkelijk voor reizigers. Op een aantal andere trajecten was reeds voor de afschalingen sprake van uurdiensten in avonduren en/of het weekend. Deze uurdiensten handhaaft u in uw voorstel voor Dienstregeling 2025. Ook op deze trajecten zou een halfuurfrequentie de absolute ondergrens moeten zijn. In avonduren betreft dit slechts het toevoegen van enkele losse ritten en kunt u op genoemde trajecten op deze wijze een kwaliteitssprong maken.

**Advies:** Wij adviseren de komende jaren gefaseerd een einde te maken aan uursdiensten door de frequentie van sprinters te verhogen naar twee keer per uur in avonduren (tot 0.00 uur) en in het weekend. Wij hebben er begrip voor als u wegens personeelstekort bij start van dienstregeling 2025 slechts een eerste stap kunt zetten. Wij doen hiervoor verderop in dit advies concrete voorstellen voor de sprinter Apeldoorn – Deventer (treinserie 7000 avonduren) en de sprinter Zwolle – Lelystad Centrum (treinserie 9000, avonduren en zondagochtend). Wij vragen u voor andere treinseries [voetnoot: Deurne – Eindhoven Centraal (treinserie 4400 avonduren en zondag), Alkmaar – Hoorn (treinserie 4800 avonduren), Roosendaal – Dordrecht (treinserie 5900 avonduren, zaterdag en zondag), Zwolle – Groningen (treinserie 6100 zondagochtend), Weert – Eindhoven Centraal (treinserie 6400 zondag), Apeldoorn – Almelo (treinserie 7000 zaterdag en zondag), Ede-Wageningen – Arnhem Centraal (treinserie 7500 avonduren, zaterdag en zondag), Zutphen – Arnhem Centraal (treinserie 7600 avonduren en zondag) en Leeuwarden – Zwolle (treinserie 9000 avonduren, zaterdag en zondag)] om perspectief voor een halfuurdienst in latere jaren. In een aantal gevallen betekent dit advies dat u 's avonds na tien uur en/of in het weekend meer treinen zou rijden dan het volume dat u volgens de vervoerconcessie mag rijden. Wij verzoeken u desondanks deze treinen toch te rijden op basis van artikel 8 lid 4 onderdeel d

van de vervoerconcessie. Volgens deze bepaling mag u meer treinen rijden als wij u daarom vragen.

### **Optimalisatie bediening dagranden**

U stelt voor de dienstregeling in de dagranden op veel trajecten te optimaliseren. Door onder meer leeg materieelritten open te stellen voor reizigers en door treinen te laten eindigen waar ze 's morgens ook weer opstarten. Hierdoor ontstaan in de ochtend vroegere en in de avond latere verbindingen. Dit waarderen wij. Toch keren in uw voorstel niet alle treinen terug die u de afgelopen twee jaar in dagranden hebt geschrapt. Ook vervalt in 2025 een enkele trein die in de huidige dienstregeling nog wel rijdt. Wij constateren dat in buurlanden vaak treinen langer doorrijden en/of vroeger opstarten. Wij zien daarom kansen om ook in de dagranden te komen tot reizigersgroei. Met name voor de vroege ochtend ontvangen wij regelmatig signalen van forenzen dat uw treindienst te laat opstart om voor hen aantrekkelijk te zijn.

**Advies:** Wij adviseren positief op de uitbreidingen in de dagranden maar (tenzij anders vermeld) negatief op het vervallen van treinen in dagranden die u in de huidige dienstregeling nog rijdt (zie voor specificatie het advies per treinserie). Wij adviseren voor volgende dienstregelingen verdere uitbreiding van uw aanbod in de dagranden te onderzoeken en daarbij specifiek te kijken naar treinen die u de afgelopen twee jaar hebt geschrapt en naar het vroeger opstarten van de treindienst.

### **HSL-toeslag afschaffen**

Hoewel uw adviesaanvraag over de dienstregeling gaat heeft deze ook implicaties voor uw tarieven. In de nieuwe structuur rijden HSL-treinen na Amsterdam Zuid verder door richting het noorden en oosten. Hierdoor krijgen reizigers tussen Almere of Amersfoort en Rotterdam reeds bij de start van de reis te maken met de HSL-toeslag. Wij vinden de aanwezigheid van een toeslagzuil op elk intercity station tussen Amsterdam en Groningen/Leeuwarden/Enschede niet wenselijk. Dat maakt reizen erg ingewikkeld, ook voor reizigers die geen gebruik maken van de HSL. Ook verslechtert de toegankelijkheid voor reizigers met een visuele beperking.

In 2025 is het vragen van een toeslag met name voor reizigers van/naar Amersfoort opmerkelijk. De enige rechtstreekse reismogelijkheid loopt straks via de HSL terwijl dit wel tien minuten langzamer is dan de huidige rechtstreekse reis via Utrecht Centraal. Wij vinden het niet gerechtvaardigd dat reizigers alleen voor



het feit dat hun reis rechtstreeks is extra moeten betalen. Dat is in de huidige situatie ook niet het geval.

Wij voorzien dat er geen alternatieve oplossingen mogelijk zijn waarmee alle reizigers eenvoudig en praktisch een toeslag kunnen kopen. Ook niet als er bijvoorbeeld gedifferentieerd wordt naar herkomst/bestemming van een HSL-reiziger.

Ook merken wij op dat de winstgevendheid van treindiensten juist toeneemt met de snelheid omdat dan meer reizigerskilometers per dag geproduceerd kunnen worden bij eenzelfde inzet van personeel en materieel. Daarom rechtvaardigt een hogere snelheid in principe niet een toeslag. Tenslotte is de intercity direct op HSL in de nieuwe concessie een dienst die integraal onderdeel is van het intercity-netwerk. Het past niet om binnen dit netwerk voor basisdiensten een onderscheid te maken in tarifiering.

**Advies:** Eerder hebben wij u geadviseerd de HSL-toeslag af te schaffen, omdat de reistijdwinst van de HSL grotendeels is toe te schrijven aan de kortere afstand en niet aan de hogere snelheid. Dit advies geldt onverminderd. De integratie van de HSL in het reguliere intercitynetwerk en de daarmee gepaard gaande bredere toepassing van de gebruiksonvriendelijke en foutgevoelige werking van de toeslagzuilen maken dat wij u opnieuw adviseren de HSL-toeslag af te schaffen.

## **2. Adviezen per treinserie**

### **Serie 500/600/700/800: intercity Groningen/Leeuwarden – Schiphol Airport/Den Haag Centraal**

U zet een belangrijke eerste stap in het verder doorrijden van HSL-treinen op het hoofdrailnet richting het noorden van het land. Vanwege de vertraagde levering van ICNG kiest u voor een andere dienstregeling dan u eigenlijk voor ogen had. U kiest ervoor de intercity Direct nog niet verder door te rijden dan Lelystad Centrum. Wij ondersteunen deze keuze, omdat dit de beste garantie biedt op een betrouwbare dienstregeling.

Wel vinden wij het teleurstellend dat de intercity's vanuit Groningen en Leeuwarden hierdoor tijdelijk moeten beginnen en eindigen te Schiphol Airport en zonder goede aansluiting van/naar Leiden en (via de HSL) Rotterdam. Van/naar Leiden is sprake van een overstap van tien minuten (werkdagen), vijftien minuten

(avond en weekend) en in de stille uren zelfs dertig minuten. Voor een aantal treinen aan het begin van de dag en aan het eind van de dag zien wij mogelijkheden voor een doorgaande intercity Lelystad Centrum – Leiden Centraal – Den Haag Centraal en omgekeerde richting, omdat op deze momenten intercity 3100 alleen rijdt tussen Den Haag Centraal en Amsterdam Zuid.

**Advies:** Wij adviseren voor dienstregeling 2026 te onderzoeken of een betere aansluiting kan worden aangeboden voor reizigers tussen Leiden Centraal en Lelystad Centrum. Wij adviseren voor dienstregeling 2025 op Amsterdam Zuid een aansluiting te bieden tussen Lelystad Centrum (treinseries 700 en 800) en Leiden/Den Haag (treinserie 3100) op de momenten dat hier slechts een halfuursdienst geboden wordt.

**Advies:** Wij adviseren daarnaast de ritten van treinserie 3100, als deze alleen rijden tussen Den Haag Centraal en Amsterdam Zuid, door te rijden op aansluitende ritten van treinseries 700 of 800 richting Lelystad Centrum en verder en evenzo in de andere richting. Specifiek gaat het om de volgende treinen: 3195 - 789 (alle dagen), 714 - 3114 (zaterdag), 816 - 3116 (zaterdag en zondag), 718 - 3118 (zondag) en 820 - 3120 (zondag).

U schrijft dat de knoop in Zwolle een halve minuut gaat schuiven en dat hierdoor de aansluitingen in Leeuwarden en Groningen onder druk komen te staan. Met name de aansluiting in Leeuwarden op de sneltrein naar Groningen is daarbij in gevaar. Voor reizigers is het essentieel dat deze aansluitingen behouden blijven.

**Advies:** Wij adviseren de aansluitingen in Leeuwarden en Groningen te behouden. U kunt mogelijk kijken of het stationnement van de intercity van/naar Groningen kan worden verkort, zodat de intercity naar Leeuwarden eerder weg kan of later kan aankomen in Zwolle. Ook kunnen beide intercity's mogelijk korter na elkaar vertrekken (opvolgtijd 2 minuten zoals vroeger). Omdat de marges klein zijn adviseren wij op Leeuwarden en Groningen gebruik te maken van een wachttijdregeling bij kleine vertragingen.

Wij zijn blij dat u verschillende intercity's ten noorden van Zwolle versnelt. Wij zien in aanvulling daarop ruimte voor optimalisatie van de laatste verbindingen op de dag.

In dienstregeling 2024 is dagelijks de laatste rit van Leeuwarden naar Zwolle (rit 690) rond kwart voor twaalf 's avonds vervallen. De laatste sprinter (rit 9090) is al vertrokken als de twee na laatste Arriva trein uit Buitenpost rond tien over half twaalf op Leeuwarden aankomt. Rond kwart voor twaalf rijdt er nog wel een

intercity van Groningen naar Zwolle welke in het weekend doorrijdt richting Schiphol Airport (rit 790).

**Advies:** Wij adviseren om 23:47 uur intercity 690 te rijden tussen Leeuwarden en Zwolle of om sprinter 9090 rond deze tijd te rijden (buiten patroon, circa tien minuten later dan in 2024) om een latere aansluiting vanuit Buitenpost te bieden. Indien u kiest voor het buiten patroon rijden van sprinter 9090 adviseren wij u wel in het weekend op Zwolle de aansluiting op intercity 790 richting Schiphol Airport te behouden door deze intercity zo nodig twee minuten later te rijden vanaf Zwolle.

De laatste intercity vanuit Den Haag Centraal via Utrecht Centraal eindigt dagelijks om 0:33 uur op Amersfoort Centraal (rit 689). In de vroege ochtend starten in Zwolle meer intercity's op dan er 's avonds eindigen. Door rit 689 door te rijden naar Zwolle kunnen reizigers een half uur later Zwolle bereiken en wordt tegelijkertijd uw dienstregeling efficiënter. Bovendien kan deze trein op vrijdag en zaterdag in Zwolle aansluiting bieden op rit 789 naar Groningen.

De laatste intercity vanuit Schiphol Airport over de Flevolijn eindigt op zondag t/m donderdag om 0:46 uur op Lelystad Centrum (rit 789). Bij aankomst in Lelystad Centrum is de laatste sprinter richting Zwolle al vertrokken. Tot en met dienstregeling 2023 reed deze intercity door naar Zwolle.

**Advies:** Wij adviseren intercity 689 en 789 te verlengen tot Zwolle zodat dit knooppunt zowel vanuit Schiphol Airport als vanuit Utrecht Centraal tot een half uur later kan worden bereikt.

### **Serie 1500: intercity Amsterdam Centraal – Amersfoort Centraal – Deventer**

U heeft, gezien de drukte in de intercity Berlijn, aangegeven in de ochtend graag een extra trein te willen rijden tussen Amsterdam Centraal en Amersfoort Centraal om 8:04 uur (rit 1525) en in de zomer ook om 10:04 uur (rit 1533). In de andere richting wenst u om dezelfde reden een rit te rijden vanuit Amersfoort Centraal richting Amsterdam Centraal om 9:23 uur (rit 1528 op zaterdag en in de zomer ook maandag t/m vrijdag) en om 17:23 uur (rit 1560 op maandag t/m vrijdag). Een deel van deze treinen rijdt ook in de huidige dienstregeling. Onder de nieuwe concessie mag u echter alleen in de middagspits dergelijke treinen rijden in één richting, namelijk van Amsterdam Centraal naar Deventer (rit 1557 en 1565 op maandag t/m vrijdag). Dit blijkt uit bijlage 10, kaart dagvolume 2025, blz. 111. U

heeft daarom genoemde treinen met uitzondering van de toegestane ritten 1557 en 1565 verwijderd uit uw voorstel.

Wij onderschrijven het belang van voldoende vervoercapaciteit tussen Amsterdam Centraal en Deventer. Dit voorkomt dat binnenlandse reizigers moeten staan en/of niet mee mogen in de internationale trein, dat de internationale trein dispunctueel wordt, en dat internationale reizigers een oncomfortabele reis hebben door de drukte. Voor het dienstregelingsjaar 2025 zien we bovendien geen opentoeegangsmeldingen die conflicteren met het rijden van de oorspronkelijk door u voorgestelde voor- en natreinen. Tevens vermoeden wij dat u niet voornemens bent materieel op de internationale trein in te zetten dat meer stoelen heeft. Daarom vinden wij dat in dienstregelingsjaar 2025 binnenlandse voor- of na treinen gerechtvaardigd zijn.

**Advies:** Wij adviseren de onderstaande ritten te rijden en doen hiervoor voor het jaar 2025 een beroep op grond van artikel 8 lid 4 onderdeel d van de concessie (het rijden van extra treinen op het verzoek van stakeholders): rit 1525 (werkdagen Amsterdam Centraal – Amersfoort Centraal), rit 1533 (werkdagen zomer Amsterdam Centraal – Amersfoort Centraal), rit 1528 (maandag t/m zaterdag Amersfoort Centraal – Amsterdam Centraal), en 1560 (werkdagen Amersfoort Centraal – Amsterdam Centraal).

Wij gaan ervan uit dat het aantal reizigers op deze corridor de komende jaren zal groeien. Wij vragen u ons tijdig te informeren als u vervoersknelpunten verwacht.

**Serie 1700: intercity Enschede – Den Haag Centraal**

**Serie 2000: intercity Utrecht Centraal – Rotterdam Centraal**

**Serie 2800: intercity Utrecht Centraal – Rotterdam Centraal**

U rijdt de intercity uit Enschede niet meer één keer per uur naar Schiphol Airport vanwege de problemen op de HSL (tekort aan ICNG materieel en tijdelijke snelheidsbeperkingen). Dit plaatst ons voor een dilemma. Er zijn aanzienlijk meer reizigers in deze intercity die naar Utrecht willen dan naar Schiphol. Door twee keer per uur naar Utrecht te rijden biedt u voor deze reizigers een aantrekkelijker product en gaan reizigers zich beter spreiden over de treinen. Hierdoor is het risico op volle treinen kleiner. Tegelijkertijd snappen wij de wens van veel reizigers uit Twente om een rechtstreekse verbinding met Schiphol Airport te hebben. Echter, door hiervoor te kiezen is de rechtstreeks verbinding tussen Deventer en Utrecht op de middellange termijn nog maar één keer per uur beschikbaar. Voor corona was dit in de spits nog drie keer per uur. Door de

missende gelijktijdigheden op Amersfoort Centraal sinds de verbouwing van het emplacement is het niet meer mogelijk om de 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> intercity vanuit Deventer door te rijden van/naar Utrecht. Wij betreuren deze beperking van de infrastructuur. Dat is op dit moment een gegeven. Maar hierdoor is voor ons vooral de betrouwbaarheid van de aansluiting op Amersfoort Centraal bepalend. Wij missen daarnaast vooral een toekomstperspectief, het geschetste dilemma bestaat ook zonder problemen met ICNG en snelheidsbeperkingen. Wij vragen daarom vooral naar uw toekomstvisie voor deze corridor en hoe u daar komt tot (maximale) groei van het aantal reizigers.

**Advies:** Wij adviseren de nieuwe lijnvoering van de intercity's naar Enschede te evalueren en daarbij te kijken naar reizigersaantallen en de betrouwbaarheid van de aansluiting in Amersfoort.

In weekendochtenden en in avonden na 21 uur rijdt de intercity Enschede – Utrecht Centraal niet van/naar Den Haag Centraal maar van/naar Rotterdam Centraal (onder treinserie 2800). Hierdoor staat deze intercity op Utrecht Centraal vijf minuten langer stil. Dit leidt ertoe dat in Gouda de aansluiting op de sprinter van/naar Zoetermeer en Voorburg niet wordt gehaald (treinserie 6100). Reizigers tussen Utrecht Centraal en Zoetermeer/Voorburg zijn hierdoor 5 minuten langer onderweg. Dit loopt op tot 30 extra minuten voor reizigers naar verder gelegen bestemmingen dan Utrecht.

Wij zien mogelijkheden om deze achteruitgang voor reizigers te voorkomen. Allereerst kunt u de kwartierdienst van de intercity's langer doorrijden. Ten tweede kunt u, op de momenten dat de intercity van/naar Enschede niet naar/van Den Haag Centraal maar naar/van Rotterdam Centraal rijdt, deze intercity in het patroon van serie 1700 laten rijden tussen Utrecht Centraal en Gouda. Het voordeel hiervan is dat reizigers tussen Amersfoort Centraal en Gouda in avonden niet vijf minuten langer onderweg zijn en dat de aansluiting van/naar Zoetermeer en Voorburg wordt gehaald. Een nadeel is dat de sprinter Den Haag Centraal – Utrecht Centraal (treinserie 6000) in avonden dan rond Gouda minder kan worden versneld. Ook is in dit geval de reistijd Utrecht Centraal – Rotterdam Centraal enkele minuten langer. Dit laatste negatieve effect kunt u echter beperken door vanuit Gouda drie minuten vroeger te vertrekken naar Rotterdam en in omgekeerde richting vanuit Rotterdam Centraal één minuut later te rijden.

**Advies:** Wij adviseren u in avonden de verbinding Utrecht Centraal – Zoetermeer in beide richtingen te optimaliseren door de kwartierdienst tussen

Utrecht en Den Haag Centraal een half uur te verlengen (toevoegen rit 1774 en 1779 op dit traject.

**Advies:** Wij adviseren de intercity Utrecht Centraal – Rotterdam Centraal (treinserie 2800) tussen Utrecht Centraal en Gouda in het pad van de intercity Enschede – Den Haag Centraal te rijden (treinserie 1700), op de momenten dat deze op Utrecht Centraal op elkaar doorrijden, zodat er een aansluiting blijft op treinserie 6000 in Gouda.

Het is wenselijk dat tussen Utrecht Centraal – Rotterdam Centraal op dezelfde momenten een kwartierdienst wordt geboden met intercity's door middel van treinserie 2000, als dat er tussen Utrecht Centraal en Den Haag Centraal een kwartierdienst wordt geboden. In dienstregeling 2024 start de halfuurdienst op beide trajecten rond 21 uur 's avonds. In uw voorstel wordt dit voor Rotterdam een half uur vroeger. Dit is in onze ogen te vroeg. Dit zorgt ervoor dat reizigers vanuit Groningen met korting of vrij reizen in de daluren bij vertrek na de avondspits altijd een kwartier extra overstaptijd krijgen.

**Advies:** Wij adviseren voor het traject Utrecht Centraal – Rotterdam Centraal op dezelfde momenten een kwartierdienst met intercity's te bieden door middel van treinserie 2000, als dat er tussen Utrecht Centraal en Den Haag Centraal een kwartierdienst wordt geboden. Specifiek betekent dit dat wij adviseren op alle dagen ritten 2070, 2072 en 2079 toe te voegen, op werkdagen 's ochtends rit 2019, op zaterdag rit 2033 en op zondag rit 2037.

Aan de dagranden rijdt de intercity van/naar Enschede slechts tot Amersfoort Centraal, terwijl er wel een aansluitende intercity tussen Utrecht Centraal en Rotterdam Centraal rijdt. Het scheelt reizigers tot dertig minuten reistijd als het gehele traject doorgaand aangeboden wordt. Op werkdagen geldt het voor de rit die om 5:50 uur vertrekt vanaf Rotterdam Centraal naar Utrecht Centraal (rit 2817) en de aansluitende rit die om 6:52 uur vertrekt vanaf Amersfoort Centraal naar Enschede (rit 1719). Op zondag geldt het voor de rit die om 7:20 uur vertrekt vanaf Rotterdam Centraal naar Utrecht Centraal (rit 2823) en de aansluitende rit die om 8:22 uur vertrekt vanaf Amersfoort Centraal naar Enschede (rit 1725). Op vrijdag- en zaterdagavond gaat het om de nieuwe extra late intercity om 23:16 uur vanuit Enschede (rit 1788) en de aansluitende rit welke vijftien minuten na het reguliere patroon om 1:18 uur vanuit Utrecht Centraal vertrekt.

**Advies:** Wij adviseren positief op de introductie van een extra late intercity vanaf Enschede op vrijdag- en zaterdagavond naar Amersfoort Centraal (rit 1788). Wij adviseren verder deze en enkele andere treinen aan de dagranden ook doorgaand te bieden tussen Enschede en Rotterdam Centraal door het traject Amersfoort Centraal - Utrecht Centraal toe te voegen. Hierbij gaat het om de volgende ritcombinaties: op werkdagen rit 2817-1719, op zondag rit 2823-1725 en op vrijdag- en zaterdagavond rit 1788-2888.

**Serie 1800: intercity Amersfoort Schothorst – Breda**

**Serie 2400: intercity Lelystad Centrum – Rotterdam Centraal**

Wij stellen het zeer op prijs dat u de kwartierdienst tussen Schiphol Airport en Lelystad Centrum uitbreidt en dat u diverse ritten toevoegt in de dagranden op de HSL tussen Schiphol Airport en Rotterdam Centraal. Dit is voor de reiziger natuurlijk een fijne verbetering. Wij gaan ervanuit dat u hierin rekening gehouden heeft met de nachtelijke sluitingen van de HSL.

**Advies:** Wij adviseren positief op de uitbreiding van ritten in de dagranden op de HSL tussen Schiphol Airport en Rotterdam Centraal en positief op de terugkeer van de kwartierdienst tussen Lelystad Centrum en Schiphol Airport op vrijdag, zaterdag en in daluren.

Door de snelheidsbeperkingen op de HSL moet eerder vertrokken worden vanaf Amsterdam Zuid richting Rotterdam. Hierdoor lopen de overstaptijden in de stille uren op tot 27 minuten vanuit Flevoland richting Rotterdam. Op Rotterdam Centraal hebben reizigers vanuit Breda met de wel rijdende intercity 1100 na 21:00 uur bovendien geen aansluiting van/naar Utrecht Centraal omdat op deze momenten intercity 2000 niet meer rijdt en na 23:00 uur ook geen aansluiting van/naar Leiden Centraal en van/naar Schiphol Airport, omdat op deze momenten intercity 3500 en intercity 2400 niet meer rijden. Dit leidt tot overstaptijden van meer dan twintig minuten (zie ook advies treinserie 3500).

Intercity 2400 rijdt in de stille uren en op zondag de gehele dag alleen tussen Amsterdam Zuid en Rotterdam Centraal. Deze rijdt echter niet aan de dagranden. Op Amsterdam Zuid biedt deze intercity samen met de intercity Brussel (treinserie 9500) wel een tien minuten kortere aansluiting voor de verbinding tussen Flevoland en Rotterdam Centraal. Op Rotterdam Centraal wordt er aansluiting geboden op de intercity richting Breda en Eindhoven (treinserie 1100), en is er een robuuste aansluiting richting Dordrecht en Vlissingen (treinserie 2200), ondanks dat deze niet cross platform is. Intercity 2400/9500 geeft dus zowel op

Amsterdam Zuid als op Rotterdam Centraal betere aansluitingen dan treinserie 1800, zeker wanneer deze laatste niet van/naar Breda rijdt. Het is daarom in onze ogen beter aan de dagranden treinserie 1800 in te wisselen voor treinserie 2400 tussen Amsterdam Zuid en Rotterdam Centraal. De enige verbinding die er slechter vanaf komt in dit alternatief, is de verbinding tussen Hilversum en Rotterdam Centraal.

**Advies:** Wij adviseren in weekendochtenden en in avonduren enkele ritten van intercity 1800 tussen Amsterdam Zuid en Rotterdam Centraal te vervangen door ritten van intercity 2400, zodat op zowel Amsterdam Zuid als Rotterdam Centraal betere aansluitingen geboden kunnen worden. Op deze momenten rijdt intercity 1800 in dit voorstel alleen tussen Schiphol Airport en Amersfoort Schothorst. Specifiek gaat het op alle avonden om ritten 2482, 2486, 2485 en 2487 de ritten 1880, 1884, 1891 en 1893 te laten vervangen, op werkdagen om rit 2410 rit 1810 te laten vervangen, op zaterdag om ritten 2410, 2414, 2418, 2422 en 2415 t/m 2421 oneven de ritten 1810, 1814, 1816, 1818 en 1821 t/m 1827 oneven te laten vervangen, en op zondag om ritten 2414, 2418, 2422, 2426, 2419 en 2421 de ritten 1814, 1816, 1818, 1820, 1825 en 1827 te laten vervangen.

's Avonds na 21 uur en in weekendochtenden tot circa half tien rijdt u de intercity 1800 niet tussen Breda en Rotterdam Centraal. In weekenden heeft u deze beperking de afgelopen jaren al doorgevoerd (ritten 1812 t/m 1820 even en 1825 t/m 1833 oneven op zaterdagochtend, 1816 t/m 1822 even en 1829 t/m 1835 oneven op zondagochtend, en 1866 t/m 1880 even en 1883 t/m 1891 oneven op beide weekendavonden). Op werkdagen in avonduren is het in 2025 een nieuwe aanzienlijke verslechtering (vervallen ritten 1866 t/m 1880 even en 1883 t/m 1891 oneven).

**Advies:** Wij adviseren negatief op het vervallen van een groot aantal ritten op werkdagen tussen Rotterdam Centraal en Breda (ritten 1866 t/m 1876 even en 1883 t/m 1889 oneven). We accepteren voor 2025 dat ritten 1880 en 1891 worden ingekort tot Rotterdam Centraal, als deze gereden worden als 2482 en 2485 zoals beschreven in het bovenstaande advies. Wij adviseren uiterlijk in 2026 ook de bediening in weekenden te herstellen op dit traject (ritten 1812 t/m 1820 even en 1825 t/m 1833 oneven op zaterdag, ritten 1816 t/m 1822 even en 1829 t/m 1835 oneven op zondag en ritten 1866 t/m 1876 even en 1883 t/m 1889 oneven op beide weekenddagen).



Wanneer u ons advies om aan de dagranden de ritten tussen Amsterdam Zuid en Rotterdam Centraal als treinserie 2400 te rijden niet overneemt, dan is het wenselijk voor reizigers van/naar Schiphol Airport dat op Rotterdam Centraal door treinserie 1800 wordt aangesloten op de intercity's van/naar Dordrecht (treinserie 2200/2300). De overstaptijd is drie minuten. Deze is alleen haalbaar als deze wordt aangeboden op hetzelfde perron. Dit is inpasbaar mits intercity 1800 ook rijdt van/naar Breda (zie vorige advies).

**Advies:** Wij adviseren in late avonden een overstap op hetzelfde perron mogelijk te maken tussen treinseries 1800 en 2200/2300 op Rotterdam Centraal indien u geen aansluiting biedt met treinserie 2400.

### **Serie 2100: intercity Amsterdam Centraal – Haarlem – Den Haag Centraal**

Op vrijdag- en zaterdagavond voegt u vanaf Den Haag Centraal vijf en vanaf Amsterdam Centraal vier extra ritten toe, zodat er tot circa 00:30 uur elk kwartier een trein rijdt. Dit maakt uw aanbod op deze corridor veel aantrekkelijker voor uitgaanspubliek. Hier staat tegenover dat op zaterdagochtend de eerste drie treinen in beide richtingen alleen rijden tussen Amsterdam Centraal en Haarlem, omdat dan de vervoervraag lager is. Ook vervalt de laatste rit van 22:07 uur op maandag t/m donderdag van Haarlem naar Den Haag Centraal (rit 2187). Op zondag t/m donderdag vervalt ook de laatste rit van Den Haag Centraal naar Amsterdam van 21:47 uur (rit 2172). U licht het vervallen van deze avondritten overigens niet toe.

**Advies:** Wij adviseren positief over de extra ritten in de weekendavonden. Wij adviseren u de vervoervraag op zaterdagochtend te blijven monitoren en de kwartierdienst te herstellen als het aantal reizigers groeit. Wij adviseren negatief op het vervallen van ritten 2172 en 2187.

### **Serie 2200: intercity Amsterdam Centraal – Haarlem – Rotterdam Centraal – Vlissingen**

Wij zijn blij dat u intercity 2308 vanaf wijzigingsblad juni 2024 op ons advies weer gaat rijden tussen Rotterdam Centraal en Dordrecht en dat u deze in 2025 zelfs gaat rijden vanaf Amsterdam Centraal. De eerste intercity op werkdagen van Rotterdam Centraal naar Dordrecht van 5:51 uur (rit 2206) rijdt sinds dienstregeling 2024 ook niet meer. Deze intercity sloot op Rotterdam Blaak goed aan op de eerste metro uit Maassluis en Schiedam en reizigers kwamen aan om 6:06 uur in Dordrecht. Reizigers reizen nu veertien minuten later met de sprinter van 6:08 uur vanaf Rotterdam Blaak en zijn pas om 6:28 uur in Dordrecht. In

dienstregeling 2025 verschuift de vertrektijd van deze sprinter en is de aankomst zelfs dertig minuten later op een treinreis van twaalf minuten.

**Advies:** Wij adviseren positief op het rijden van intercity 2308 vanaf Amsterdam Centraal en adviseren intercity 2206 zoals voorheen te rijden tussen Rotterdam Centraal en Dordrecht.

Op zondag wordt de eerste intercity vanaf Dordrecht richting Amsterdam Centraal (rit 2223) voortaan opgestart vanaf Rotterdam Centraal. Hierdoor gaat er pas een uur later een intercity tussen Dordrecht en Rotterdam Centraal rijden.

**Advies:** Wij adviseren negatief op het vervallen van intercity 2223 op zondag tussen Dordrecht en Rotterdam Centraal.

### **Serie 2500: stoptrein Roosendaal – Antwerpen Centraal – Puurs**

De laatste trein van Antwerpen Centraal naar Roosendaal vertrekt om 21:50 uur. Dit is naar onze mening te vroeg. In de andere richting vertrekt anderhalf uur later nog een trein om 23:20 uur. Om 22:50 en 0:10 uur vertrekken nog wel treinen richting Nederland, maar deze eindigen vlak voor de grens in Essen (rit 2572 en 2573).

**Advies:** Wij adviseren tussen Essen en Roosendaal in avonduren rit 2572 en zo mogelijk ook 2573 toe te voegen met vertrek om 22:50 uur en 0:10 uur uit Antwerpen Centraal.

### **Serie 2600: intercity Almere Centrum – Amsterdam Centraal**

Deze treinserie vormt samen met de treinseries vanuit Groningen/Leeuwarden (treinseries 700 en 800) de basisverbinding tussen de noordelijke provincies en Amsterdam Centraal. Daarmee verwacht de reiziger dat op alle ritten van en naar het noorden een aansluitende rit tussen Almere Centrum en Amsterdam Centraal geboden wordt. Helaas is dat nu nog niet het geval.

Wij zijn blij met de extra late intercity Amsterdam Centraal – Almere Centrum op vrijdag en zaterdag (rit 2691). Op zondag t/m donderdag schrapt u echter de laatste intercity van Almere Centrum naar Amsterdam Centraal (rit 2684) waar u vorig jaar al de ritten 2686 (vrijdag en zaterdag) en 2682 (alle dagen) schraptte en in de andere richting ook de eerste rit van de dag (2617 op werkdagen, 2619 op zaterdag en 2623 op zondag). Wij vinden het onwenselijk dat u opnieuw voorstelt meer ritten te schrappen dan er worden toegevoegd.

**Advies:** Wij adviseren positief op het toevoegen van rit 2691 op vrijdag en zaterdag en negatief op het schrappen van rit 2684 op zondag t/m donderdag. Wij adviseren in de komende dienstregelingen toe te werken naar een aansluitende rit tussen Almere Centrum en Amsterdam Centraal, op iedere rit van/naar Zwolle (treinseries 700/800). Als eerste stap adviseren wij in dienstregeling 2025 rit 2682 weer alle dagen te gaan rijden.

### **Serie 2700: intercity Alkmaar – Amsterdam Centraal (– Maastricht)**

Wij zijn blij dat u de kwartierdienst van de intercity's Alkmaar – Amsterdam Centraal op vrijdagochtend en in het weekend herstelt. Op vrijdag heeft de eerste rit van Alkmaar naar Amsterdam Centraal geen tegentrein. Net als de laatste rit van Amsterdam Centraal naar Alkmaar geen voorgaande rit heeft.

**Advies:** Wij adviseren positief op de frequentieverhoging tussen Alkmaar en Amsterdam. Wij adviseren de ritten 2716 en 2771 toe te voegen in plaats van als leeg materieel te rijden.

### **Serie 2900: intercity Maastricht – Enkhuizen**

Het traject Hoorn Kersenboogerd – Enkhuizen is enkelspoor. Er zijn langere stops te Hoorn en Bovenkarspel-Grootebroek om te kunnen kruisen met treinen uit de andere richting. Deze langere stops zijn aan de dagranden niet nodig, omdat er dan geen treinen zijn in de andere richting.

**Advies:** Wij adviseren de laatste treinen van Hoorn naar Enkhuizen (rit 2982 op alle dagen en rit 2984, 2986 en 2990 op vrijdag- en zaterdagavond) en de eerste treinen van Enkhuizen naar Hoorn (rit 2919 op maandag t/m vrijdag, 2921 op maandag t/m zaterdag, 2923 en 2927 op zaterdag en 2925 op zaterdag en zondag) te versnellen door het inkorten van de stops op Hoorn en Bovenkarspel-Grootebroek.

Op zaterdag rijdt u een vroege trein vanuit Enkhuizen naar Amsterdam Centraal (rit 12921). Ook rijdt u een rit vanaf Eindhoven Centraal naar Maastricht (rit 2921). Het deel tussen Amsterdam Centraal en Eindhoven Centraal biedt u op dat moment niet aan. Voor vroege doorgaande reizigers betekent dit vijftien tot dertig minuten extra reistijd en veelal een latere eerste aankomstmogelijkheid. Deze rit trekt meer reizigers bij een doorgaande verbinding.

**Advies:** Wij adviseren op zaterdag intercity 2921 doorgaand over het gehele traject aan te bieden tussen Enkhuizen en Maastricht.

### **Serie 3000: intercity Nijmegen – Den Helder**

Waar op zaterdag vanaf Enkhuizen/Hoorn de eerste intercity al om 6:38 uur (rit 12921) aankomt op Amsterdam Centraal, komt de intercity vanaf Den Helder/Alkmaar pas om 7:51 aan (rit 3025). Dit is zelfs een half uur later dan op zondag.

**Advies:** Wij adviseren op zaterdag rit 3021 vanaf ten minste Alkmaar en rit 3023 vanaf Den Helder te rijden.

Het traject Schagen – Den Helder is enkelspoor. Er zijn langere stops te Anna Paulowna om te kunnen kruisen met treinen uit de andere richting. Deze langere stops zijn aan de dagranden niet nodig omdat er dan geen treinen zijn in de andere richting.

**Advies:** Wij adviseren de laatste treinen van Alkmaar naar Den Helder (ritten 3080 en 3082 op alle dagen en rit 3086 op vrijdag- en zaterdagavond) en de eerste treinen van Den Helder naar Alkmaar (ritten 3019, 3021 en 3023 op maandag t/m vrijdag, ritten 3025 en 3029 op zaterdag en ritten 3023, 3027 en 3029 op zondag) te versnellen door een het inkorten van de stop op Anna Paulowna.

### **Serie 3100: intercity Nijmegen – Den Haag Centraal**

Wij zijn verheugd dat de intercity Nijmegen – Den Haag Centraal in het weekend weer gaat rijden tussen Nijmegen en Arnhem Centraal. Op zondag vervallen echter de eerste twee ritten tussen Arnhem Centraal en Utrecht Centraal. Dit zorgt niet alleen voor minder reismogelijkheden maar maakt ook dat reizigers richting Schiphol Airport circa twintig minuten langer onderweg zijn. Het is mede om deze reden wenselijk dat de kwartierdienst Nijmegen – Utrecht Centraal de komende jaren ook in de weekendochtenden en later op de avond gaat rijden.

**Advies:** Wij adviseren positief op het uitbreiden van het aantal intercity's tussen Arnhem en Nijmegen in het weekend. Wij adviseren de intercity's 3128 en 3130 op zondag te blijven rijden tussen Arnhem Centraal en Utrecht Centraal zodat de kwartierdienst blijft starten rond 9:00 uur. Wij adviseren de komende jaren de bedieningsperiode van de kwartierdienst Nijmegen – Utrecht Centraal uit te breiden tot later op de avond en in weekendochtenden. Wij adviseren voor dienstregeling 2026 uitbreiding tot circa 23:00 uur te onderzoeken door het toevoegen van de ritten 3180, 3182, 3185 en 3187 ten minste in het weekend.

Op zondagochtend rijdt de eerste intercity van Amsterdam Zuid naar Den Haag Centraal om 6:48 uur (rit 3114). Het lijkt alsof de ritten terug naar Amsterdam Zuid vergeten zijn. De eerste intercity vanaf Den Haag Centraal rijdt hierdoor pas om 9:00 uur (rit 3133). De eerste intercity vanaf Leiden Centraal naar Schiphol Airport (na de treinen van het nachtnet) rijdt pas om 8:30 uur (3529) waar dit in de huidige dienstregeling al om 7:17 uur is (rit 1823). De missende ritten van treinserie 3100 rijden bovendien wel vanaf Amsterdam Zuid richting Utrecht Centraal. Daarom gaan wij ervan uit dat dit een fout is in de specificatie.

**Advies:** Wij adviseren op zondagochtend om 7:30, 8:00 en 9:30 uur ook te rijden tussen Den Haag Centraal en Amsterdam Zuid (ritten 3127, 3129 en 3131) zodat het aanbod vergelijkbaar blijft met de huidige dienstregeling.

### **Serie 3200: intercity Arnhem Centraal – Leiden Centraal – Rotterdam Centraal**

Wij zijn blij dat u Veenendaal-De Klomp over de dag maximaal door twee in plaats van drie treinseries gaat bedienen. Hierdoor kan de dienstregeling van de bussen beter worden afgestemd op de trein. Voor goede bus aansluitingen is het van belang dat de overgang in het bedieningspatroon op hetzelfde moment plaatsvindt. 's Avonds is dit niet het geval. In de richting Utrecht stopt de laatste intercity van serie 3200 om 18:37 uur op het station. In de richting Arnhem is dit om 19:22 uur. Ook in het weekend is er een verschil van een uur bij de overgang tussen de patronen.

**Advies:** Wij adviseren u de overgang van het ene naar het andere bedieningspatroon op Veenendaal-De Klomp af te stemmen met de busvervoerders en zo nodig op maandag t/m donderdag 1 of 2 ritten van treinserie 3200 toe te voegen van Arnhem Centraal richting Utrecht Centraal en op vrijdag t/m zondag de treinen 3166 en 3168 ook te laten stoppen op Veenendaal-De Klomp

### **Serie 3500: intercity Venlo – Schiphol Airport – Leiden Centraal – Dordrecht**

In late avonduren rijdt de intercity Venlo – Dordrecht niet verder dan Rotterdam Centraal. U eindigt in uw voorstel drie ritten op Rotterdam Centraal, terwijl 's ochtends slechts twee ritten opstarten vanaf Rotterdam Centraal. Bovendien rijdt één van deze ritten in dienstregeling 2024 nog wel op alle dagen (rit 3574). In het weekend is er voldoende vervoersvraag voor latere ritten.

Rond Leiden Centraal ontstaat op vrijdag- en zaterdagavond een kwartierdienst richting Amsterdam Centraal en Den Haag Centraal tot 0:30 uur. Richting Schiphol Airport is dit tot circa 23:30 uur en richting Rotterdam Centraal is dit tot circa 23:00 uur. Door op termijn serie 3500 op uitgaansavonden langer door te rijden ontstaan aantrekkelijker verbindingen.

**Advies:** Wij adviseren alle dagen om 22:37 uur ook te rijden tussen Rotterdam Centraal en Dordrecht (rit 3574) en op vrijdag- en zaterdagavond om 23:07 uur ook rit 3576 te rijden op dit deel van het traject. Wij adviseren voor dienstregeling 2026 te onderzoeken of tussen Amsterdam Zuid en Rotterdam Centraal 2 extra ritten kunnen worden toegevoegd van treinserie 3500 (ritten 3580 en 3582, de laatste vanaf Utrecht Centraal).

### **Serie 3600: intercity Zwolle – Arnhem Centraal – 's-Hertogenbosch – Roosendaal**

U heeft verschillende intercity's in de dagranden versneld tussen Nijmegen en Zutphen. Op deze momenten heeft u vervangende sprinters toegevoegd aan de dienstregeling. Hierdoor zijn reizigers in de intercity sneller op hun bestemming en zijn er extra reismogelijkheden.

**Advies:** Wij adviseren positief op de versnelling van de intercity's Nijmegen – Zutphen in de dagranden.

### **Serie 3700: intercity Enkhuzen – Amsterdam Centraal**

U bent in 2023 gestart als proef met een extra stop in de spits op station Purmerend. U bent voornemens deze proef medio 2024 te evalueren. Wij vinden het te vroeg om nu al te besluiten over de toekomst van de extra stop op Purmerend. Bovendien rijden op dit moment nog niet alle spitstreinen.

**Advies:** Wij adviseren de extra stop in Purmerend in de spits heel 2025 te continueren en op zijn vroegst dit medio 2025 te evalueren.

### **Serie 3900: intercity Heerlen – Enkhuzen**

Volgens artikel 4 lid 4 moet u een intercitydienst Eindhoven – Aachen uitvoeren zodra de infrastructuur daarvoor gereed is, en er overeenstemming is over onder meer de lijnvoering en financiering. Daarnaast bent u verplicht mee te werken aan een mogelijke variant voor de dagranden, totdat de intercitydienst uitgevoerd kan worden.

Wij constateren dat er geen plannen zijn voor uitbreiding van de infrastructuur. Een derde trein Heerlen – Aachen is hierdoor niet mogelijk. Ook kan de tweede drielandentrein op de huidige infrastructuur niet ingewisseld worden voor een intercity van NS aangezien in Aachen vanwege de beperkte capaciteit bij een halfuurdienst alleen kort gekeerd kan worden. Hierdoor moet de intercity terugrijden als drielandentrein richting Maastricht.

Wij concluderen dat de komende jaren een rechtstreekse verbinding Eindhoven – Aachen wel mogelijk is door de Arriva drielandentrein één per uur naar/van Eindhoven Centraal te laten rijden. Deze rechtstreekse verbinding met Aachen is mogelijk ter vervanging van de Intercity's uit Heerlen als deze niet rijden of niet verder rijden dan Eindhoven Centraal en er daar niet wordt gecombineerd. Dit betekent dat dit op vrijdag t/m zondag de hele dag mogelijk is en op andere dagen in de late avonduren. Juist in het weekend is de vraag naar vervoer richting Aachen het grootst. Op momenten dat u alleen rijdt met een Intercity tussen Heerlen en Sittard of wanneer er geen Intercity rijdt, dan heeft de verbinding met Aachen sowieso de voorkeur. Dit omdat daarmee dan ook een extra verbinding Heerlen – Eindhoven Centraal wordt geboden.

**Advies:** Wij adviseren u samen met Arriva tot het beste product voor de reizigers in Limburg te komen. Wij adviseren in ieder geval op de momenten dat de Intercity uit Heerlen niet rijdt of niet verder rijdt dan Sittard één keer per uur ruimte te bieden voor de Intercity Aachen Hbf – Eindhoven Centraal van Arriva. Wij adviseren u met Arriva te onderzoeken of de verbinding Eindhoven Centraal – Aachen Hbf vrijdag t/m zondag elk uur rechtstreeks geboden kan worden.

Wij waarderen het dat u in het weekend een aantal rechtstreekse ritten biedt tussen Heerlen en de Randstad door splitsen en combineren op Eindhoven Centraal. Wij vragen echter aandacht voor de punctualiteit.

**Advies:** Wij adviseren u toe te zien op een vlotte uitvoering van het splitsen en combineren op Eindhoven Centraal ten behoeve van de betrouwbaarheid van de aansluitingen in met name 's-Hertogenbosch en Roermond.

### **Serie 4000: sprinter Rotterdam Centraal – Amsterdam Centraal – Uitgeest**

Tussen de één na laatste en laatste trein van Amsterdam Centraal naar Uitgeest (rit 4082 om 0:14 uur en rit 3086 om 1:16 uur) zit een gat van een ruim uur. Wij verwachten dat hier wel vervoervraag is voor een verbinding, zeker in het weekend.

**Advies:** Wij adviseren rit 3084 te rijden tussen Amsterdam Centraal en Alkmaar om 0:46 uur en deze te laten stoppen op elk station in ieder geval in de nachten van vrijdag/zaterdag en zaterdag/zondag.

Op werkdagen is rit 4010 ingekort tot Breukelen – Uitgeest. Tegelijkertijd is rit 7308 toegevoegd van Utrecht Centraal naar Breukelen. Deze rijdt tien minuten eerder dan de eerdere 4010 voorheen deed. Wij vermoeden dat deze twee ritten op elkaar doorrijden, ook al heeft u dit niet expliciet aangegeven. De laatste twee ritten vanaf Amsterdam Centraal zijn ingekort tot Breukelen (ritten 4093 en 4095), om na tien minuten stilstand door te rijden naar Utrecht Centraal als rit 7373 en rit 7395. Tot nu toe zijn dit directe doorgaande ritten.

Wij vinden het onwenselijk dat deze treinen aan de dagranden tien minuten stil gaan staan op station Breukelen, terwijl deze nu nog direct doorrijden.

**Advies:** Wij adviseren de volgende ritcombinaties direct door te rijden en geen 10 minuten te laten wachten op station Breukelen: rit 7308-4010, rit 4093-7393 en rit 4095-7395.

In het weekend vertrekt de laatste sprinter van Rotterdam Centraal richting Dordrecht en Den Haag rond 1 uur. Richting Gouda is dit echter al om 0:24 uur (rit 4088). Wij verwachten dat er wel voldoende vervoervraag is voor een latere verbinding op uitgaansavonden. Tot en met 2017 heeft op deze avonden ook rit 4090 gereden.

Ook vertrekt de laatste intercity richting Utrecht Centraal om 0:50 uur (rit 2893) waar dit in de huidige dienstregeling om 1:05 uur is (rit 595). Uw voorstel is niet conform bijlage 10 paragraaf 2c van de concessie waarin staat dat de laatste intercityverbinding na 1:00 uur moet rijden.

**Advies:** Wij adviseren op vrijdag en zaterdag rit 4090 te rijden om 0:54 uur en rit 2895 om 1:05 uur (aansluiting in Utrecht op IC naar Nijmegen) of 1:35 uur (in Utrecht door te koppelen op de nachttrein 21442 naar Amersfoort) in plaats van rit 2893 om 0:50 uur. Wij adviseren te onderzoeken of op vrijdag en zaterdag rit 4088 en 4090 vanaf Gouda Goverwelle kunnen doorrijden richting Amsterdam.

### **Serie 4100: sprinter Hoorn Kersenboogerd – Hoofddorp**

Deze verbinding blijft moeilijk inpasbaar. Hij moet zowel passen tussen de intercity's van en naar Enkhuizen, als in de Hemtunnel en op de Amsterdamse



Westtak. Ook de nieuw voorgestelde dienstregeling leidt op alle momenten van de week tot lange wachttijden op station Zaandam en/of Amsterdam Sloterdijk. Dit maakt deze verbinding onaantrekkelijk. De gewijzigde tijden zorgen ook voor overstappen van rond de dertig minuten voor de verbinding tussen Purmerend en Obdam, een paar minuten slechter dan in de huidige dienstregeling. Bovendien wordt de reistijd naar Nieuw-Vennep en Sassenheim circa twintig minuten langer door de overstap op Schiphol Airport of Hoofddorp. Wij zien voor de korte termijn hiervoor helaas geen oplossing, met uitzondering van de dagranden.

**Advies:** Wij adviseren de sprinter tussen Hoorn Kersenboogerd en Hoofddorp (serie 4100) versneld door Zaandam en Amsterdam Sloterdijk te rijden op de momenten dat de Airportsprinter minder dan acht keer per uur rijdt (specifiek als serie 8400 niet rijdt). Dit verkort de reistijd voor reizigers met ongeveer vijf minuten.

**Advies:** Wij adviseren in de vroege ochtend, waar mogelijk, individuele ritten te versnellen als er geen intercity richting Enkhuizen rijdt. Wij zien mogelijkheden voor de volgende ritten: op werkdagen rit 4110, in het weekend rit 4114 en op zondag rit 4118.

U stelt dat waar deze treinserie nu nog deels als uursdienst aangeboden wordt, dit wordt uitgebreid naar een halfuursdienst. In de specificatie ontbreken hiervoor nog enkele ritten 's ochtends vroeg in het weekend.

**Advies:** Wij adviseren in dienstregeling 2026 ook in de vroege ochtend in het weekend een halfuursdienst aan te bieden door het toevoegen van de volgende ritten: ritten 4119 en 4123 op weekenddagen en ritten 4127, 4131 en 4116 op zondag.

### **Serie 4300: sprinter Lelystad Centrum – Den Haag Centraal**

Wij waarderen het dat de sprinter Lelystad Centrum – Den Haag Centraal door de gewijzigde tijdsligging in de (tweede) knoop van Leiden komt te vallen. Dit zorgt voor betere aansluitingen met onder andere de intercity 2100 tussen Amsterdam Centraal en Den Haag Centraal. Wel adviseren wij niet langer te halteren dan nodig is.

**Advies:** Wij adviseren op vrijdag- en zaterdagavond versneld door te rijden naar Den Haag Centraal op de momenten dat de intercity Venlo – Schiphol Airport – Dordrecht (treinserie 3500) 's avonds laat niet meer rijdt. Dit kan door deze sprinter en de intercity Amsterdam Centraal – Den Haag Centraal op

aparte sporen richting Den Haag Centraal te laten rijden. Dit geldt natuurlijk ook in omgekeerde richting.

Op werkdagen rijdt rit 4308 na een stop van 25 minuten te Leiden Centraal door als rit 4310 naar Den Haag Centraal. Deze sprinter wacht wel op de aansluiting van de achteropkomende rit 5710 uit de richting Schiphol. Wij verwachten dat er bijna geen reizigers zullen zijn die 25 minuten op Leiden Centraal gaan wachten, als ze met een later vertrek op dezelfde tijd kunnen aankomen.

**Advies:** Wij adviseren op werkdagen rit 5710 na Leiden Centraal door te rijden als rit 4310 naar Den Haag Centraal, om zo reizigers een kwetsbare overstap te besparen.

### **Serie 4400: sprinter (Oss –) 's-Hertogenbosch – Eindhoven Centraal – Deurne**

Op zaterdag start de halfuurdienst vanaf 's-Hertogenbosch richting Eindhoven rond 6 uur. In de andere richting is dit van Eindhoven richting 's-Hertogenbosch pas rond 7:00 uur. Dit komt omdat u de tweede rit op zaterdag eerder heeft geschrapt. Dat is de eerste trein uit Deurne (rit 4418) die nu eindigt op Eindhoven Centraal. Wij verwachten dat deze trein vaker zal worden gebruikt als deze vanaf Eindhoven Centraal doorrijdt naar 's-Hertogenbosch.

**Advies:** Wij adviseren op zaterdag rit 4418 ook te rijden tussen Eindhoven Centraal en 's-Hertogenbosch.

De eerste trein van 's-Hertogenbosch naar Vught op zondag rijdt om 7:58 uur (rit 4423). Reizigers van 's-Hertogenbosch naar Oss kunnen op zondag al om 7:02 uur reizen. Trein 4421 rijdt op zondag bovendien wel tussen Eindhoven Centraal en Deurne. Wij verwachten dat als trein 4421 opstart op 's-Hertogenbosch dat dit ook tot extra reizigers zal leiden op het traject tussen Eindhoven Centraal en Deurne.

**Advies:** Wij adviseren op zondag rit 4421 toe te voegen tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven Centraal.

### **Serie 4600: sprinter Almere Oostvaarders – Amsterdam Centraal**

Wij zijn verheugd dat de sprinter Almere Oostvaarders – Amsterdam Centraal weer in daluren en op vrijdag t/m zondag gaat rijden, zodat er dagelijks weer tot circa 20:00 uur een kwartierdienst is rond Weesp. In het verleden reed deze sprinter ook in avonduren tot circa middernacht elk kwartier (ritten 4670 t/m

4686, 4677 t/m 4691 en op vrijdag ook 4693). Ook reed de kwartierdienst op zaterdag tussen 6:00 en 9:00 uur (ritten 4612 t/m 4622 en 4621 t/m 4629) en op zondag tussen 8:00 en 9:30 uur (ritten 4627 t/m 4633). Nu Almere steeds meer verstedelijkt is het wenselijk dat ook op deze momenten de kwartierdienst wordt hersteld, zodat de trein voor meer reizigers een aantrekkelijke keuze wordt.

**Advies:** Wij adviseren positief op het herstel van de kwartierdiensten rond Weesp tot 20 uur 's avonds. Wij adviseren u voor het productiemodel 2026-2027 te onderzoeken wanneer het mogelijk is de kwartierdiensten ook aan te bieden in avonduren en in de vroege weekenduren. Wij zien graag als eerste stap in 2026 een verruiming van de kwartierdienst tot 21 uur 's avonds (toevoegen ritten 4670, 4672, 4677 en 4679).

### **Serie 4800: sprinter Amsterdam Centraal – Haarlem – Hoorn**

U start de uurdienst tussen Alkmaar en Hoorn in de avonduren op alle avonden een uur eerder door het schrappen van rit 4873 (vertrek: 20:01 uur). Dit maakt reizen op dit traject in avonduren onaantrekkelijk voor reizigers. Ook vervalt op zaterdag de eerste rit van Uitgeest naar Alkmaar (rit 4821 vertrek 6:45 uur). U noemt beide wijzigingen niet in bijlage 1. Het kan ook zijn dat u op zaterdagochtend een leegmaterieelrit wilt besparen, maar dit betekent wel dat reizigers pas een half uur later kunnen reizen. U zou deze eerste trein ook kunnen opstarten in Haarlem, zoals u ook doet met de eerste trein op zondag. Dit maakt uw materieelinzet mogelijk efficiënter en zo kunnen reizigers vanaf Haarlem alle stations op het traject richting Alkmaar een half uur eerder bereiken.

**Advies:** Wij adviseren negatief op het vervallen van rit 4873 op alle dagen tussen Alkmaar en Hoorn en negatief op het vervallen van rit 4821 op zaterdag tussen Uitgeest en Alkmaar. Wij adviseren op zaterdag rit 4821 ook te rijden tussen Haarlem en Uitgeest.

Op vrijdag- en zaterdagavond is er een extra reismogelijkheid toegevoegd van Uitgeest naar Amsterdam Centraal om 0:50 uur (rit 14882). Deze rijdt in het verlengde van rit 4882 vanuit Hoorn (vertrek 0:06 uur) naar Alkmaar. Alleen het stuk tussen Alkmaar en Uitgeest ontbreekt. Een doorgaande rit zorgt voor een latere reismogelijkheid en is hierdoor aantrekkelijker voor reizigers.

**Advies:** Wij adviseren op vrijdag- en zaterdagavond ritten 4882 en 14882 samen te voegen als één doorgaande rit van Hoorn naar Amsterdam Centraal.

### **Serie 4900: sprinter Almere Centrum – Hilversum – Utrecht Centraal**

Wij zijn verheugd met de extra late sprinter op vrijdag en zaterdag van Almere Centrum naar Utrecht Centraal (rit 4991) en de extra vroege sprinters tussen Hilversum en Utrecht Centraal op zaterdagochtend (ritten 4918 en 4919). Met het toevoegen van deze vroege sprinters neemt u ons advies van vorig jaar over en ontstaat een halfuursdienst vanaf circa 5:30 uur. U heeft deze ritten echter nog niet toegevoegd tussen Almere Centrum en Hilversum en ook op zondagochtend ontbreken nog enkele ritten.

**Advies:** Wij adviseren u op zaterdag ritten 4918 en 4919 toe te voegen tussen Hilversum en Almere Centrum, zodat op het hele traject vanaf 6:30 uur een halfuursdienst wordt geboden. Wij adviseren u voor volgende dienstregelingen het toevoegen van de volgende ritten op zondag te onderzoeken zodat op die dag vanaf 7:30 uur ten minste een halfuursdienst wordt geboden: 4922/4923 Utrecht Centraal – Almere Centrum en 4926/4927 Utrecht Centraal – Hilversum.

### **Serie 5000/5100/5200: sprinter Den Haag Centraal – Dordrecht**

Wij waarderen de uitbreiding van de tienminutentrein tussen Den Haag Centraal en Dordrecht op maandag tot en met donderdag zeer. Op zaterdag en zondag worden alle sprinter stations echter slechts twee keer per uur bediend (treinserie 5100). Ondertussen rijdt u op zaterdag wel de hele dag tot 20:00 uur 's avonds met een dubbel treinstel en ook op zondag rijdt u grote delen van de dag met een dubbel treinstel. Wij maken hieruit op dat er ook in het weekend voldoende vervoervraag is voor een kwartierdienst (toevoegen treinserie 5000). U bent volgens de concessie ook gerechtigd deze 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> sprinter te rijden. Wij verwachten dat meer reizigers gaan kiezen voor de trein als u het aanbod uitbreidt.

**Advies:** Wij adviseren de frequentie van de sprinter Den Haag Centraal – Dordrecht in het weekend te verhogen naar een kwartierdienst tussen 8 en 20 uur. Wij adviseren u dit uiterlijk in 2026 te realiseren op zaterdagen en vanaf uiterlijk 2027 ook op zondagen.

Op zaterdag rijdt u de eerst trein van Dordrecht naar Rotterdam Centraal om 4.42 uur (rit 5108). De kerende rit, de eerste trein van Rotterdam Centraal naar Dordrecht van 5:12 uur (rit 5115) rijdt u echter niet. Door deze rit wel te rijden zouden reizigers een half uur vroeger kunnen reizen.

**Advies:** Wij adviseren zaterdags om 5:12 uur rit 5115 te rijden van Rotterdam Centraal naar Dordrecht.

Op zondag is er na de eerste sprinter (rit 5117) een gat van anderhalf uur tussen Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal omdat de tweede rit (rit 5119) opstart in Rotterdam Centraal en de derde rit (rit 5121) niet rijdt. Dit is zeer onaantrekkelijk voor reizigers.

**Advies:** Wij adviseren zondags om 5:56 uur rit 5121 te rijden van Den Haag Centraal naar Dordrecht. Rit 5116 kan dan op zondag opstarten vanaf Dordrecht om 6:42 uur, zodat de halfuurdienst vanaf Dordrecht een uur eerder start.

### **Serie 5300: sprinter Harderwijk – Amersfoort Centraal**

Wij zijn blij met de voorgenomen terugkeer van de spitstreinen tussen Harderwijk en Amersfoort Centraal. U stelt dat op grond van een risicoanalyse is gebleken dat vanwege overwegveiligheid tussen Amersfoort en Harderwijk (nog steeds) een compensatiepakket nodig is. U wilt daarom zonder (zicht op) financiering van dit pakket de sprinter niet herintroduceren. Wij zijn verbaasd over deze nieuwe voorwaarde. De betreffende sprinter heeft eerder gereden. Bovendien reden er op dit traject, voordat de Hanzelijn werd geopend, meer treinen en wordt al gewerkt aan de verbetering van de overwegveiligheid op het traject door realisatie van onderdoorgangen in Nunspeet. Uiteraard steunen wij het verbeteren van de overwegveiligheid, maar dit kan geen reden zijn om deze sprinter niet te rijden. Bovendien is deze dienst opgenomen in het volume van de vervoerconcessie. In onze ogen kan ProRail om deze redenen niet weigeren de infracapaciteit aan u toe te wijzen.

Wij onderschrijven uw pleidooi voor een toekomst vaste en robuuste keervoorziening op de Veluwelijn. Wij betreuren het dat het keerspoor bij Harderwijk nog steeds niet is gerealiseerd. Dit keerspoor was al opgenomen in het programma Randstadspoor. Dit programma Randstadspoor is afgerond zonder het keerspoor te realiseren.

**Advies:** Wij adviseren positief op het rijden van de sprinter Harderwijk – Amersfoort Centraal en negatief op de voorwaarde dat er eerst zicht moet zijn op een compensatiepakket voor de overwegveiligheid. Wij adviseren u deze sprinterdienst daarom ongeacht de besluitvorming over het compensatiepakket op te nemen in de capaciteitsaanvraag en deze te rijden. Hiermee verhoogt u ook de urgentie om de overwegveiligheid te verbeteren.

### **Serie 5400: sprinter Amsterdam Centraal – Zandvoort aan Zee**

Op zondag wordt de laatste rit vanuit Zandvoort naar Haarlem een half uur 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 (rit 5497). Wij verwachten dat met name in de zomermaanden er wel voldoende reizigersvraag is voor de door u geschrapte laatste ritten.

Op vrijdag en zaterdag rijdt u deze laatste ritten wel, maar rijdt u niet de één na laatste rit (ritten 5497 en 5480). Op deze uitgaansavonden verwachten wij dat er wel vraag is naar deze ritten.

**Advies:** Wij adviseren op zondag tussen Haarlem en Zandvoort aan Zee ritten 5482 en 5499 in ieder geval in de zomermaanden te rijden en op vrijdag en zaterdag ritten 5480 en 5497 toe te voegen.

### **Serie 5500: sprinter Baarn – Utrecht Centraal**

Wij zijn blij dat u de halfuurdienst van de sprinter Baarn – Utrecht Centraal grotendeels herstelt. Alleen 's avonds na 22:00 uur ontbreken richtingen Baarn nog twee ritten en vanuit Baarn drie ritten. Aandachtspunt is de aansluiting in Baarn vanuit de richting Amsterdam in de avondspits, die gaat te vaak mis wegens opgelopen vertraging tussen Amsterdam en Baarn.

**Advies:** Wij adviseren positief over het herstel van de halfuurdienst Baarn – Utrecht Centraal. Wij adviseren u in dienstregeling 2026 de ritten 5578, 5582, 5586, 5583 en 5587 ook te herstellen. Wij adviseren u in Baarn in de avondspits een wachttijdregeling in te stellen, zodat de overstap vanuit de richting Hilversum/Amsterdam betrouwbaarder wordt.

### **Serie 5600: sprinter Utrecht Centraal – Amersfoort Centraal – Zwolle**

Wij zijn verheugd over het toevoegen op maandag t/m vrijdag van de eerste sprinter Amersfoort Centraal – Zwolle (rit 5613), het op werkdagen consequent starten van de eerste sprinter in Zwolle (rit 5612) en het toevoegen van de laatste sprinter Utrecht Centraal – Amersfoort Centraal om 0:20 uur (rit 5689).

De laatste verbinding vanuit Utrecht naar de stations op de Veluwe blijft dagelijks om 23:20 uur rijden (rit 5685). Dit is met name in het weekend te vroeg. Reizigers naar Harderwijk en Nijkerk kunnen nog wel reizen met de intercity van 23:51 uur (rit 587).

**Advies:** Wij adviseren positief op de extra sprinters tussen Utrecht Centraal en Zwolle. Wij adviseren de laatste sprinter vanuit Utrecht Centraal (rit 5689 om 0:20 uur) in ieder geval op vrijdag en zaterdag door te rijden naar Zwolle.

Op zaterdag en zondag vertrekt de eerste rit vanuit Utrecht Centraal te laat. Dit is nu 6:51 uur (rit 5619) respectievelijk 7:51 uur (rit 5623). In de andere richting rijden de treinen momenteel al een uur eerder vanaf Zwolle.

**Advies:** Wij adviseren op zaterdag van Utrecht Centraal naar Zwolle een vroegere rit toe te voegen om 6:21 uur (rit 5617) en de eerste trein op zondag (rit 5619) ook te rijden tussen Utrecht Centraal en Amersfoort Centraal met vertrek om 7:21 uur.

In de late avonduren ontbreken vanuit Zwolle de ritten om 22:23 en 23:23 uur. Hierdoor is er na 22:00 uur 's avonds een uurdienst. Het is wenselijk dat er ook in deze richting t/m middernacht elk half uur een verbinding wordt aangeboden.

**Advies:** Wij adviseren in dienstregeling 2026 ook om 22:23 en 23:23 uur te rijden vanaf Zwolle richting Utrecht (ritten 5682 en 5686).

### **Serie 5700: sprinter Utrecht Centraal – Hilversum – Weesp – Hoofddorp**

Wij zijn verheugd dat u de sprinter Utrecht Centraal – Hilversum – Weesp – Hoofddorp ook op vrijdag, zaterdag en zondag gaat rijden zodat er weer zeven dagen per week een kwartierdienst is in 't Gooi. Op werkdagen gaat de laatste rit van Utrecht Centraal naar Hoofddorp om 19:12 uur (rit 5766). Dit is een half uur vroeger dan op zaterdag- en zondagavond (rit 5768 om 19:42 uur). Tot en met dienstregeling 2023 reed u deze rit ook op werkdagen. Ook rijdt u in 2025 wel de aansluitende sprinter Almere Oostvaarders – Amsterdam Centraal. Wij vermoeden daarom dat rit 5768 per abuis is vergeten op werkdagen.

**Advies:** Wij adviseren positief op de frequentieverhoging op vrijdag t/m zondag tussen Utrecht Centraal, Hilversum, Weesp en Hoofddorp. Wij adviseren de laatste trein van Utrecht naar Hoofddorp (rit 5768) ook op maandag t/m vrijdag te rijden.

Op zaterdag- en zondagochtend ontbreken nog enkele ritten die u eerder heeft afgeschaald (rit 5710 t/m 5722 en 5721 t/m 5729 op zaterdag en 5710 t/m 5727 en 5723 t/m 5733 op zondag). Het wenselijk op termijn in de weekendochtenden en ook in avonduren een kwartierdienst te bieden in 't Gooi (rit 5770 t/m 5786 en rit 5777 t/m 5791).

**Advies:** Wij adviseren u voor het productiemodel 2026-2027 te onderzoeken wanneer het mogelijk is de kwartierdiensten ook aan te bieden in avonduren en in de vroege weekenduren. Wij zien graag als eerste stap in 2026 een verruiming van de kwartierdienst tot 21 uur 's avonds (toevoegen ritten 5770, 5772, 5777 en 5779).

**Serie 5900: sprinter Dordrecht – Roosendaal**

**Serie 6500: sprinter Roosendaal – Vlissingen**

De sprinter Roosendaal – Dordrecht wordt in weekendavonduren niet meer doorgekoppeld op de sprinter Dordrecht – Rotterdam Centraal (treinserie 5100). Dit is volgens u niet meer nodig, omdat wegens wijziging van de tijdligging van de intercity's naar Utrecht treinserie 5100 niet meer in een gewijzigd patroon hoeft te rijden. Dit is echter niet de enige reden om de sprinters door te koppelen. De doorkoppeling van beide sprinters op Dordrecht bespaart reizigers een overstap. Eerder vond u deze doorkoppeling niet wenselijk omdat de treindienst Roosendaal – Dordrecht dan overgedimensioneerd zou zijn. Dit omdat de sprinters Den Haag Centraal – Dordrecht regelmatig met dubbele treinstellen rijden, terwijl richting Roosendaal een enkel stel volstaat. Nu u op drukke momenten met een hogere frequentie rijdt, verwachten wij dat niet of nauwelijks nog sprake is van overdimensionering. In ieder geval in avonduren en het weekend is doorkoppelen op Dordrecht in onze ogen goed mogelijk. Door de beide sprinters door te koppelen biedt u een aantrekkelijker product voor reizigers.

**Advies:** Wij adviseren de sprinter Roosendaal – Dordrecht door te koppelen op treinserie 5100 in de avonduren en het weekend.

Op werkdagen overdag rijden de sprinter Vlissingen – Roosendaal (serie 6500) en de sprinter Roosendaal – Dordrecht (serie 5900) beiden veelal met losse treinstellen. Om het aantal overstappen voor zoveel mogelijk reizigers te minimaliseren kunnen deze twee treinseries eens per uur gekoppeld worden op station Roosendaal.

**Advies:** Wij adviseren op werkdagen overdag eens per uur een doorgaande sprinter Vlissingen-Roosendaal-Dordrecht aan te bieden (series 6500 en 5900).

Het zou op de langere termijn fijn zijn als er meer directe verbindingen over Roosendaal heen gerealiseerd worden, zoals een doorgaande sprinter Antwerpen – Dordrecht en een doorgaande sprinter Vlissingen – Breda (naast de bestaande intercity's).



**Advies:** Wij adviseren toe te werken naar meer directe verbindingen op relevante verbindingen over station Roosendaal heen.

### **Serie 6100: sprinter Zwolle – Groningen**

Wij zijn blij met de versnelling van enkele intercity's in de dagranden tussen Zwolle en Groningen. Voor de versnelling van de intercity van 23:15 en 0:15 uur uit Zwolle (ritten 781 en 785) heeft u echter met uitzondering van de laatste rit op zondag geen vervangende sprinter ingelegd (ritten 6181 alle dagen en 6185 maandag t/m zaterdag). Dit betekent voor reizigers van/naar Meppel, Beilen, Hoogeveen, Haren en Groningen Europapark minder reismogelijkheden. Ook van Groningen naar Zwolle ontbreekt één rit, zodat er tussen half elf en half twaalf een gat zit van één uur (rit 6188).

**Advies:** Wij adviseren twee extra sprinters te rijden in de late avonden van Zwolle naar Groningen om 23:22 en 0:22 uur (ritten 6181 en 6185) en één extra Sprinter van Groningen naar Zwolle om 23:04 uur (rit 6188). Hierbij hebben rit 6181 en 6188 de hoogste prioriteit (maandag t/m zondag). Wij adviseren deze drie ritten in 2025, gezien het hogere aantal reizigers op weekendavonden, in ieder geval op vrijdag en zaterdag te rijden.

Wij zijn verheugd dat u op zaterdag een extra late sprinter van Groningen naar Zwolle rijdt om 23:34 uur (rit 6190) zodat de laatste intercity richting de Randstad kan worden versneld (rit 790). In het weekend rijdt u voor uitgaanspubliek ook nog een sprinter om 1:04 uur (rit 6196). Deze rijdt echter niet verder dan Assen. Reizigers richting Hoogeveen, Beilen en Meppel moeten hierdoor op uitgaansavonden al om 23:34 uur vertrekken uit Groningen (rit 6190) en reizigers richting Zwolle om 23:49 uur (rit 790). Dit is naar onze mening te vroeg.

**Advies:** Wij adviseren positief over de extra rit 6190 op zaterdag. Wij adviseren in aanvulling daarop op vrijdag en zaterdag rit 6196 door te rijden naar Zwolle zodat Hoogeveen, Beilen en Meppel 1,5 uur later kunnen worden bereikt en Zwolle ruim 1 uur later. Mocht dit in verband met het onderhoudsrooster of materieelomloop niet passen, dan adviseren wij op vrijdag- en zaterdagavond rit 6194 toe te voegen van Groningen naar Zwolle, al dan niet in plaats van rit 6192 van Groningen naar Assen.

### **Serie 6300: sprinter Haarlem – Leiden Centraal – Den Haag Centraal**

In 2024 heeft u de dienstregeling van de sprinter tussen Haarlem en Leiden Centraal in weekendochtenden en in avonduren beperkt tot een uursdienst. Dit is een onwenselijk lage frequentie midden in de Randstad. Bovendien in een gebied waar veel woningen worden gebouwd. Door de gewijzigde tijdliggingen eindigt de uurdienst in 2025 op zaterdagochtend later. Ook vertrekt op werkdagen de laatste sprinter uit Leiden Centraal richting Haarlem 22 minuten eerder en vertrekt op zaterdag de eerste sprinter van Haarlem naar Leiden Centraal 22 minuten later. Hiermee verslechtert het aanbod op deze momenten. Wel worden de hele dag aansluitingen op Leiden Centraal veel beter.

Wij hebben u eerder geadviseerd op dit traject een halfuurdienst te behouden of anders de intercity 2200 op die momenten ook op de stations Hillegom en Voorhout te laten stoppen in plaats van de sprinter. U heeft destijds ons advies niet overgenomen, omdat u onvoldoende ruimte in de rijtijd zag. Voor dienstregeling 2025 heeft de betreffende intercity drie minuten extra rijtijd gekregen op dit traject. Hiermee zien wij nieuwe mogelijkheden en herhalen dus ons advies. Ons inziens zit er in uw nieuwe voorstel voldoende marge in de dienstregeling om op deze stations te halteren op de stille uren van de dag. Daarmee levert het praktisch geen extra reistijd voor de doorgaande reizigers op, terwijl het wel veel tijd scheelt voor de reizigers naar deze stations. Doorgaande reizigers hebben in de late avonduren begrip voor dergelijke extra stops. Niet voor niets past u dit ook toe op andere trajecten. In onze ogen levert dit een betere bediening op voor reizigers, tegen lagere kosten voor u. De betere bediening betekent concreet dat Hillegom en Voorhout de hele week twee keer per uur worden bediend. Dit is in ons voorstel op vrijdag en zaterdag in beide richtingen bovendien een half uur later en de andere dagen richting Haarlem een kwartier later.

**Advies:** Wij adviseren in de weekendochtenden en in de late avonduren de halfuursdienst met een uur te verlengen (extra alle avonden ritten 6372 en 6389, extra ritten 6312 en 6329 op zaterdag en extra ritten 6316 en 6333 op zondag). Wij adviseren de rest van de uurdienst van de sprinters te vervangen door de intercity tussen Amsterdam en Vlissingen (treinserie 2200) extra te laten stoppen op Hillegom en Voorhout. Specifiek betekent dit de volgende ritten schrappen: 's avonds de ritten 6378, 6395 en 6399, op vrijdag en zaterdag rit 6380 en op zaterdag rit 6306. De volgende intercity's dienen dan stoppend te rijden: 2289 t/m 2295, 2280 t/m 2286, 2288 (vrijdag/zaterdag) en

op zaterdag 2219 en 2221. Ook dient op zaterdag sprinter 4319 te rijden tussen Den Haag Centraal en Hoofddorp.

Reizigers vanuit de richting Alkmaar (treinserie 4800) krijgen door de gewijzigde tijdlinging van de sprinters tussen Haarlem en Leiden de hele dag een overstap van circa 32 minuten op station Haarlem. Door de sprinter naar Leiden één minuut later te vertrekken en deze trein te laten halteren op spoor 4 in plaats van spoor 1 kan een robuuste overstap worden aangeboden voor reizigers met de sprinter uit Alkmaar op de sprinter richting Leiden. In de andere richting is dit vervolgens ook mogelijk door de sprinter richting Alkmaar te laten halteren op spoor 6 in plaats van spoor 8. Ons inziens zou dit haalbaar moeten zijn, op een enkele (spits)rit na welke gereden wordt met langere treinen die niet passen langs spoor 4.

**Advies:** Wij adviseren de spooropstelling van de treinseries 6300 en 4800 in Haarlem te wijzigen en minutenwijzigingen door te voeren om een aansluiting te creëren voor reizigers in de sprinter Alkmaar – Haarlem op de sprinter Haarlem – Leiden in beide richtingen.

#### **Serie 6400: sprinter Weert – Eindhoven Centraal – Tilburg Universiteit**

#### **Serie 16400: sprinter Weert – Eindhoven Centraal**

Wij waarderen het dat u in het weekend deels de halfuurdienst herstelt. Dit is een grote verbetering en maakt de trein in het weekend een stuk aantrekkelijker. Wel blijft er nog een uurdienst op zondag tussen Weert en Eindhoven Centraal en in avonden op het hele traject.

**Advies:** Wij adviseren positief op uw voorgestelde uitbreidingen naar een halfuurdienst. Wij adviseren u dit de komende jaren verder uit te breiden naar een volledige halfuurdienst.

Helaas moeten doorgaande reizigers op vrijdag t/m zondag op Eindhoven Centraal wel overstappen. Dit zou het gevolg zijn van de kerende treinen vanuit Heerlen (serie 3900). Ons inziens is dit niet noodzakelijk. Door de sprinter van Weert naar Tilburg eens per uur afwijkend op spoor 3 te behandelen en op hetzelfde moment de sprinter van Tilburg naar Weert op spoor 4, wordt er in onze ogen voldoende ruimte gecreëerd om de kerende intercity's vanuit Heerlen aansluitend op spoor 4 te laten keren, en in het andere halve uur op spoor 3.

**Advies:** Wij adviseren de sprinter tussen Weert en Tilburg weer op alle dagen doorgaand te rijden door deze samen met de kerende intercity's vanuit Heerlen

alternerend te behandelen op de sporen 3 en 4 te Eindhoven Centraal. Hiermee wordt reizigers een extra overstap bespaard.

### **Serie 6600: sprinter Dordrecht – Breda – 's-Hertogenbosch – Arnhem Centraal**

Wij hebben er begrip voor dat de verdichting naar een kwartierdienst tussen Arnhem Centraal en Nijmegen op werkdagen iets later wordt opgestart (vervallen van ritten 6610, 6619 en 6621). Wij constateren dat er een ongelijk aantal ritten wordt aangeboden in beide richtingen tussen Nijmegen en Arnhem Centraal. U kunt dit gelijk trekken en reizigers een kwartier extra reistijd besparen door op werkdagen rit 6610 tussen Nijmegen en Arnhem Centraal te handhaven.

**Advies:** Wij adviseren rit 6610 op werkdagen te blijven rijden van Nijmegen naar Arnhem Centraal.

Wij waarderen het dat de halfuurdienst tussen Nijmegen en 's-Hertogenbosch in beide richtingen met een half uur verlengd wordt, en dat de laatste rit van 's-Hertogenbosch naar Nijmegen een half uur later wordt. De laatste rit om 1:09 uur vanuit Breda naar Dordrecht (rit 16689) wordt opgeheven. In plaats daarvan wordt de laatste rit vanuit Dordrecht na Breda verlengd tot 's-Hertogenbosch (rit 6690). Wij verwachten dat hier meer reizigers van profiteren.

**Advies:** Wij adviseren positief op de verlenging van rit 6690 naar 's-Hertogenbosch.

Van 's-Hertogenbosch naar Dordrecht start de uurdienst een half uur eerder (vervallen rit 6681). Wij zouden in de komende jaren graag zien dat ook de laatste momenten met een uursdienst verdicht gaan worden naar een halfuurdienst. Hierbij past niet het vervallen van ritten.

**Advies:** Wij adviseren negatief op het vervallen van rit 6681 tussen 's-Hertogenbosch en Dordrecht. Wij adviseren de komende jaren 's avonds laat en in de vroege ochtend in het weekend de huidige uursdienst te verdichten naar een halfuurdienst door het toevoegen van ritten 6685 Nijmegen – Dordrecht, 6689 Nijmegen – Breda, 6680 's-Hertogenbosch – Nijmegen, 6684 Dordrecht – Nijmegen, 6688 Dordrecht – 's-Hertogenbosch. Op zaterdag gaat het aanvullend om rit 6617 's-Hertogenbosch – Dordrecht en 6622 Dordrecht – Breda en op zondag om rit 6621 's-Hertogenbosch – Dordrecht en 6626 Dordrecht – Breda. Prioriteit hebben daarbij in 2026 de ritten 6685, 6680 en 6684.

### **Serie 7000: sprinter Apeldoorn – Deventer – Almelo (– Enschede)**

De halfuurdienst op werkdagen van de sprinter Apeldoorn – Deventer eindigt een half uur later en in de andere richting een uur later. Na circa 22:00 uur blijft deze sprinter één keer per uur rijden. Tussen Deventer en Almelo wordt in avonduren wel twee keer per uur gereden. Dit leidt ertoe dat de sprinters in Apeldoorn een keertijd hebben van veertig minuten terwijl het personeel in Apeldoorn niet kan overstappen op een andere trein en in dertig minuten op en neer kan worden gereden naar Deventer. U kunt dus zonder inzet van extra materieel en personeel ook in avonduren twee keer per uur rijden. Dit is voor reizigers een aanzienlijke verbetering van uw aanbod. Dit voorkomt ook dat op maandag t/m vrijdag de laatste doorgaande reismogelijkheid vanuit Apeldoorn met serie 7000 'over' Deventer heen een half uur eerder wordt om 23:20 uur (rit 7083) in plaats van om 23:50 uur (rit 7085). Volgens de avondvolumekaart van de concessie (bijlage 10, blz. 112) mag u na 22:00 uur echter slechts één sprinter per uur rijden.

**Advies:** Wij adviseren u op werkdagen ook in avonduren de sprinter Apeldoorn – Deventer twee keer per uur te rijden en daarom op dit traject de volgende ritten toe te voegen: 7077, 7081, 7085, 7080, 7084 en op vrijdag ook rit 7088. Wij doen hiervoor een beroep op artikel 8 lid 4 onderdeel d van de concessie.

U voegt op vrijdag- en zaterdagavond een extra late rit toe vanuit Apeldoorn naar Almelo om 00:57 uur (rit 7089). Deze rit rijdt door naar Enschede maar slaat de stations Almelo de Riet, Borne en Enschede Kennispark over, terwijl dit de laatste verbinding van de dag zou kunnen bieden.

**Advies:** Wij adviseren positief op de extra late rit op vrijdag en zaterdag van Apeldoorn naar Enschede (rit 7089). Wij adviseren met deze rit ook de stations Almelo de Riet, Borne en Enschede Kennispark te bedienen als het onderhoudsrooster dit toelaat en doen hiervoor een beroep op artikel 8 lid 4 onderdeel d van de concessie.

### **Serie 7300: sprinter Rhenen – Driebergen-Zeist – Utrecht Centraal – Breukelen**

U schrapt op werkdagen de eerste sprinter Rhenen – Utrecht Centraal (rit 7312). Hierdoor kunnen reizigers pas een kwartier later reizen. Deze rit rijdt in 2024 buiten patroon wegens het onderhoudsrooster. Vanaf Driebergen-Zeist kan wel in patroon worden gereden.

**Advies:** Wij adviseren rit 7312 op werkdagen wel te blijven rijden naar Utrecht Centraal in ieder geval vanaf Driebergen-Zeist maar dan in patroon om 6:04 uur. Zo blijft er voor reizigers op dit deel van het traject een mogelijkheid te reizen met korting voor de start van de ochtendspits. Als alternatief kunt u eventueel ritten 7412 en 7414 rijden op dit traject.

In het weekend keert de tweede trein van Breukelen naar Utrecht (rit 7321 op zaterdag en rit 7327 op zondag) nog niet terug, zodat er een gat van één uur is.

**Advies:** Wij adviseren rit 7321 op zaterdag en rit 7327 op zondag uiterlijk in Dienstregeling 2026 weer tussen Breukelen en Utrecht Centraal te rijden.

### **Serie 7400: sprinter (Veenendaal Centrum –) Driebergen-Zeist – Amsterdam Centraal – Uitgeest**

U voegt voor de sprinter Driebergen-Zeist – Uitgeest enkele ritten toe en laat andere ritten op een groter deel van het traject rijden. Hiermee rijdt deze sprinter in de brede spits. Wij zijn blij met deze verbeteringen. Rit 7417 vervalt op werkdagen tussen Amsterdam Centraal (5:32 uur) en Driebergen-Zeist (6:37 uur). De tegenrit 7416 rijdt wel vanaf Driebergen-Zeist (6:51 uur). Aangezien het schrappen van deze rit leidt tot een leeg materieelrit en u het vervallen van deze rit niet noemt in bijlage 1 van de adviesaanvraag, vermoeden wij dat dit een fout is in de 7x24 uurstabel.

**Advies:** Wij adviseren rit 7417 te blijven rijden tussen Amsterdam Centraal en Driebergen-Zeist op maandag t/m vrijdag.

De laatste sprinter van Amsterdam Centraal naar Uitgeest vervalt op maandag t/m vrijdag (rit 7462 vertrek 19:23 uur). Vorig jaar schrapte u reeds op maandag t/m vrijdag de rit van een half uur later op hetzelfde traject (rit 7464, vertrek 19:53 uur). Ook schrapte u vorig jaar de twee laatste sprinters in de tegengestelde richting (rit 7473 en 7475 vertrek 19:39 en 20:09 uur). Hiermee verlaagt u voor het tweede jaar op rij de frequentie in de vroege avonduren naar een halfuurdienst in dit sterk verstedelijkte gebied.

**Advies:** Wij adviseren negatief op het vervallen van rit 7462 op maandag t/m vrijdag tussen Amsterdam Centraal en Uitgeest en adviseren op hetzelfde traject ritten 7464, 7473 en 7475 uiterlijk in 2026 weer te rijden.

### **Serie 7600: sprinter Wijchen – Nijmegen – Arnhem Centraal – Zutphen**

Wij zijn blij dat dagelijks een late sprinter gaat rijden van Nijmegen (0:03 uur) en Arnhem Centraal (0:25 uur) richting Zutphen en de ongeveer gelijktijdig rijdende intercity wordt versneld. In het weekend is er voor uitgaanspubliek behoefte aan een latere verbinding van Arnhem richting Zutphen. In het verleden is er een nachttrein geweest op dit traject (rit 7695 tot 2010). Vanaf Arnhem Centraal rijdt Arriva in de nacht van zaterdag op zondag om 1:08 uur en om 1:40 uur een nachttrein naar Winterswijk (rit 30987 en 30989). De laatste rit sluit aan op een late intercity vanuit Utrecht Centraal (rit 3091) en een late intercity vanuit Nijmegen (rit 21432), zodat deze ook kan worden gebruikt voor reizigers die uitgaan in deze steden. Als er vanuit Arnhem ruim één uur na de laatste rit naar Zutphen nog vervoervraag is richting Winterswijk, dan verwachten wij dat deze er rond dit tijdstip ook is richting Zutphen. Inmiddels is een petitie die om een nachttrein vraagt ook door honderden reizigers uit de regio ondertekent.

**Advies:** Wij adviseren in de nacht van zaterdag op zondag een nachttrein te rijden van Arnhem Centraal naar Zutphen rond 1:40 uur (rit 7691 buiten patroon).

### **Serie 8100/8200/8300/8400 Hoofddorp – Amsterdam Centraal (Airport sprinter)**

Met de Airportsprinter introduceert u een hoogfrequente dienst tussen Amsterdam Centraal en Hoofddorp. De intercity Direct verdwijnt hiermee op dit traject. U maakt deze keuze omdat er de komende jaren door de verbouwing op Amsterdam Centraal minder perroncapaciteit beschikbaar is. Met name reizigers van/naar Amsterdam Sloterdijk, Amsterdam Lelylaan en Hoofddorp profiteren van de komst van de Airport sprinter. Hier staat tegenover dat reizigers vanaf Amsterdam Centraal richting Rotterdam altijd moeten overstappen op Schiphol Airport of (via de Noord/Zuidlijn) op Amsterdam Zuid of de intercity via Haarlem moeten nemen. Ook verliest Zaandam de directe verbinding met Leiden Centraal.

De wijzigingen hebben naar verwachting een grote impact op de reizigersstromen. Het is van belang goed te monitoren of deze stromen conform verwachting gaan lopen. De ontwikkeling in de reizigersstromen kan ook inzicht geven in de gewenste dienstregeling na realisatie van de Noordzuidlijn en afronding van de verbouwing van Amsterdam Centraal.

Wij zien de Airportsprinter als een tijdelijke oplossing. Zodra de verbouwing van Amsterdam Centraal is afgerond en de Noord/Zuidlijn is doorgetrokken naar

Hoofddorp zien wij graag weer de terugkeer van intercity's tussen Amsterdam Centraal en Den Haag of Rotterdam via Schiphol Airport. Ook zien wij dan kansen voor een sneltrein van Alkmaar naar Schiphol die doorrijdt naar Den Haag of Rotterdam. Zo kan Noord-Holland boven het Noordzeekanaal beter worden aangesloten op de zuidelijke Randstad. Tenslotte blijft er in onze ogen voldoende vervoervraag om ook op de lange termijn een deel van de internationale treinen vanuit België en verder rechtstreeks te laten rijden van/naar Amsterdam Centraal.

**Advies:** Wij adviseren u samen met u collega vervoerders een evaluatie uit te voeren naar de vervoersstromen rond Schiphol Airport en Amsterdam Zuid voor én na de wijziging van de dienstregeling. Wij worden graag geïnformeerd over de resultaten.

Op Hoofddorp vertrekt de Airportsprinter vanaf verschillende perrons. Omdat de treinen kort kunnen keren langs het perron, kunt u hiermee het materieel efficiënter inzetten. Wij hebben begrip voor deze keuze, maar in de praktijk zou deze opzet met korte keringen te kwetsbaar kunnen blijken voor de punctualiteit.

**Advies:** Wij adviseren positief over de komst van de Airportsprinter. Wij adviseren wel de Airportsprinter te keren op het opstel terrein of de keerspoelen van station Hoofddorp wanneer keren langs het perron, zoals u nu voorziet, in de praktijk leidt tot te veel dispunctualiteit.

Op zaterdag- en zondagochtend tot 9:00 uur 's ochtends en op alle dagen na 9:00 uur 's avonds rijdt de Airport sprinter niet acht keer maar vier keer per uur. De huidige frequentie tussen Amsterdam Centraal en Schiphol Airport is echter op werkdagen en zaterdag vanaf 6:00 uur en op zondag vanaf 7:00 uur circa acht keer per uur tot 23:00 uur 's avonds. Hoewel een deel van de reizigers naar verwachting via Amsterdam Zuid zal reizen en niet meer naar Amsterdam Centraal, vinden wij dat dit niet een halvering van de frequentie rechtvaardigt. Bovendien rijdt de metro naar Gein op deze uren ook acht keer per uur en wij verwachten dat de vervoersvraag tussen Schiphol Airport en Amsterdam Centraal een vergelijkbaar niveau heeft. U kunt uw aanbod al voldoende aan laten sluiten op de vraag door in de rustige uren kortere treinen in te zetten.

**Advies:** Wij adviseren de 7,5 minutendienst op zaterdag en zondag ten minste een uur eerder te starten (rond 8 uur) en op alle dagen ten minste een uur langer te bieden (tot 22 uur). Dit betreft de ritten 8322, 8324, 8329, 8331, 8372, 8374, 8379, 8381, 8422, 8424, 8429, 8431, 8472, 8474, 8481 en 8483. Wij adviseren op basis van de vervoervraag te monitoren of het



wenselijk is deze hogere frequentie nog vroeger op te starten en/of nog langer aan te bieden.

### **Serie 8900: sprinter Leiden Centraal – Woerden – Utrecht Centraal**

Wij zijn verheugd dat de spitsdienst Leiden Centraal – Utrecht Centraal weer op vrijdag gaat rijden. En ook dat deze sprinter op alle werkdagen 's ochtends een half uur langer doorgaat en 's middags vanaf zowel Leiden als Utrecht anderhalf uur eerder start. Ook zijn wij blij met de terugkeer van deze sprinter in de daluren tussen Woerden en Utrecht Centraal.

Op vrijdagen wordt in beide richtingen één minuut later gereden tussen Utrecht Centraal en Woerden. Wij hebben niet kunnen achterhalen waarom deze afwijking er is. Voor reizigers is het duidelijker als alle werkdagen de vertrektijden hetzelfde zijn.

**Advies:** Wij adviseren positief op de terugkeer van de ritten in de daluren tussen Utrecht Centraal en Woerden. Wij adviseren negatief op de afwijking van één minuut op vrijdagen.

### **Serie 9000: sprinter Leeuwarden – Meppel – Zwolle – Lelystad Centrum**

Wij zijn blij dat u in de avonduren de halfuurdienst Lelystad Centrum – Zwolle deels herstelt. Er ontbreken in beide richtingen nog twee ritten van de halfuurdienst die u t/m 2023 dagelijks tot circa middernacht bood.

**Advies:** Wij adviseren positief op de verbeteringen in de avonduren tussen Lelystad Centrum en Zwolle. Wij adviseren dagelijks ritten 9080, 9084, 9083 en 9087 toe te voegen tussen Zwolle en Lelystad Centrum om de halfuurdienst tot circa middernacht te herstellen.

Door verschuiving met een half uur zijn op zaterdag- en zondagochtend een aantal sprinters in de richting Leeuwarden geknipt op Zwolle. Reizigers vanuit Dronten en Kampen Zuid moeten hierdoor een half uur wachten op de volgende sprinter richting Leeuwarden. Ook vermoeden wij dat het materieel in Zwolle hiervoor twee keer geparkeerd moeten worden. U hoopt hier nog optimalisaties door te voeren. Wij merken op dat u in 2024 enkele ritten op zaterdag- en zondagochtend hebt geschrapt tussen Lelystad Centrum en Zwolle. Door deze ritten weer te rijden kunt u op deze momenten de doorgaande verbinding met Leeuwarden weer bieden en bereikt u de door u en door reizigers gewenste optimalisatie.

**Advies:** Wij adviseren voor herstel van de halfuurdienst in weekendochtenden tussen Lelystad Centrum en Zwolle én voor het bieden van een doorgaande verbinding Lelystad Centrum – Leeuwarden op zaterdag de ritten 9019, 9020 en 9023 te rijden tussen Lelystad Centrum en Zwolle. Op zondagochtend betreft dit de ritten 9024, 9028, 9023, 9027 en 9031.

Tot en met dienstregeling 2023 reed in het weekend de eerste intercity van Lelystad Centrum naar Zwolle als stoptrein. Op zaterdag vertrok deze trein om 6:47 uur (rit 717) en op zondag om 7:47 uur (rit 721). Op zaterdag reed deze trein vanaf Zwolle door als sprinter naar Groningen met aankomst om 8:27 uur en op zondag als intercity met aankomst om 9:11 uur. Nu deze intercity niet meer rijdt zijn reizigers aangewezen op de sprinter van 6:23 uur (rit 9017 op zaterdag) respectievelijk 7:23 uur (rit 9021 op zondag). De sprinter naar Groningen is bij aankomst echter net twee minuten vertrokken (rit 6117 respectievelijk 6121). Met een overstaptijd van bijna een half uur komt de reiziger nu op zaterdag om 8.32 uur en op zondag om 9:41 uur aan in Groningen. De reiziger moet dus 24 minuten eerder vertrekken om op zaterdag vijf minuten later aan te komen en op zondag zelfs een half uur later aan te komen.

Een vergelijkbaar knelpunt is er sinds dienstregeling 2024 op werkdagen met de tweede intercity van Zwolle naar Groningen en Leeuwarden (rit 515 en 815) omdat de stoppende intercity Lelystad Centrum – Zwolle (rit 815) is vervangen door een vroeger rijdende sprinter (rit 9015). Deze reizigers hebben op Zwolle een overstap van circa twintig minuten.

**Advies:** Wij adviseren op werkdagen intercity 815 tussen Lelystad Centrum en Zwolle (Zwolle – Groningen rijdt al), op zaterdag intercity 717 tussen Lelystad Centrum en Groningen en op zondag intercity 721 te tussen Lelystad Centrum en Groningen te rijden. Daarnaast adviseren wij de eerste rit van de sprinter Lelystad Centrum – Zwolle op zaterdag en zondag te optimaliseren door deze een half uur vroeger te rijden, zodat er een doorgaande verbinding met Leeuwarden ontstaat. Op zaterdag betekent dit rit 9017 vervangen door rit 9015 en op zondag rit 9021 vervangen door rit 9019. Wij adviseren u te verkennen of het mogelijk is genoemde intercity's 815, 717 en 721 reeds op te starten in Schiphol Airport of Almere Centrum zodat Noord-Nederland vanuit de Randstad vroeger bereikbaar wordt.

Als u onvoldoende markt ziet voor het rijden van intercity's 815, 717, 721 tussen Lelystad en Zwolle adviseren wij u de genoemde sprinters op zaterdag en zondag niet te vervangen. Wij adviseren u in dat geval op werkdagen sprinter 9015, op zaterdag sprinter 9017 en op zondag sprinter 9021 buiten

patroon te rijden (circa vijf minuten vroeger) tussen Lelystad Centrum en Zwolle. Op werkdagen ontstaat dan in Zwolle een aansluiting op de sprinter naar Groningen. In het weekend kan deze sprinter dan doorrijden naar Groningen, zodat reizigers niet hoeven over te stappen. In het weekend biedt deze eerste trein dan geen doorgaande verbinding met Leeuwarden maar wij verwachten dat voor de vroegste verbinding in het weekend meer vervoervraag is richting Groningen dan richting Leeuwarden.

Op de momenten dat op de Noordelijke Nevenlijnen rondom Leeuwarden slechts een uursdienst wordt geboden, komen deze aan en vertrekken deze rondom een knoop om vijftien minuten over ieder uur. In 2024 heeft u ervoor gekozen om 's avonds en in het weekend met de sprinters naar/van Zwolle rond het hele uur aan te komen en te vertrekken, en daarmee een aansluiting te bieden vanaf de sprinterstations richting Stavoren, Harlingen en de sneltrein naar Groningen, en omgekeerd alleen op de stoptrein vanuit de richting Groningen. In 2025 draait u dit om door met deze treinserie rond het halve uur aan te komen en te vertrekken.

Om logistieke redenen is het niet mogelijk om in beide richtingen in een uurdienst aan te sluiten op de genoemde knoop in Leeuwarden, in combinatie met een halfuurdienst tussen Zwolle en Lelystad. Desondanks vinden wij het zeer onwenselijk dat er slechts in één richting een aansluiting geboden kan worden. Dit pleit er extra voor om op termijn dit traject verder uit te bouwen naar een integrale halfuurdienst. Dit voorkomt overstappen van meer dan 45 minuten.

**Advies:** Wij adviseren u om toe te werken naar een dienstregeling waarbij in beide richtingen een acceptabele aansluiting geboden kan worden op de regionale treindiensten rondom Leeuwarden.

### **Serie 9200: intercity Rotterdam Centraal – Brussel-Zuid/Midi**

Wanneer de snelle intercity Brussel ook stopt in Mechelen, Brussel Noord en Brussel Centraal (zie advies treinserie 9500) is het niet noodzakelijk om de langzame intercity uit Rotterdam vanaf Brussels Airport-Zaventem door te laten rijden naar Brussel Zuid. Wij zien mogelijkheden voor nieuwe bestemmingen die ook voor Nederlandse reizigers interessant zijn. Zo kunt u mogelijk het Europees Parlement rechtstreeks vanuit Nederland bereikbaar maken via station Brussel-Luxemburg.

**Advies:** Wij adviseren te onderzoeken of treinserie 9200 vanaf Brussels Airport-Zaventem kan doorrijden naar Leuven of via de Europese wijk van

Brussel naar Namen in plaats van naar Brussel Zuid. Randvoorwaarde daarvoor is dat treinserie 9500 ook stopt in Brussel Noord en Brussel Centraal.

De laatste rit van Antwerpen naar Breda vertrekt al om 21:45 uur (rit 9271) en in de andere richting vanaf Breda om 21:42 uur (rit 9272). Dit is te vroeg.

**Advies:** Wij adviseren in beide richtingen één uur na de laatst voorgestelde rit een rit toe te voegen, zodat vanuit Antwerpen en Breda na 22:00 uur nog een verbinding wordt geboden (ritten 9275 en 9276).

In uw voorstel is een vroege rit opgenomen vanaf Rotterdam Centraal om 6:10 uur naar Brussel. Deze trein met aankomst in Brussel Zuid om 8:17 uur is een welkome aanvulling, met name voor forenzen (rit 9212). Wij hebben sinds 2008 toen de vroege treinen naar Brussel zijn opgeheven, om terugkeer van deze vroege verbinding gevraagd.

In het verleden is de vroege verbinding Rotterdam - Brussel (IC 9208) nooit tot stand gekomen wegens een rijpadconflict op het lijngedeelte Brussels Airport-Zaventem – Brussel-Zuid. Wij hebben nog niet vernomen dat dit rijpadconflict met de P-trein uit Luik (P7445) is opgelost. Wij hebben daarom zorgen of deze noodzakelijke verbinding ook echt kan gaan rijden.

**Advies:** Wij adviseren positief op de nieuwe vroege verbinding Rotterdam – Brussel-Zuid (rit 9212). Wij vinden het van belang dat deze vroege verbinding wordt geboden voor het realiseren van een vroege aankomst in zowel Breda als Brussel voor forenzen. Mocht inpassing rond Brussel-Zuid nog niet mogelijk zijn dan adviseren wij u de rit wel te rijden tot Brussels Airport-Zaventem en uiterlijk in dienstregeling 2026 een oplossing te vinden voor het rijpadconflict.

In Breda blijft de overstap van/naar Nijmegen-Zwolle met twee minuten te krap. Wij horen graag welke mogelijkheden u ziet dit in de nabije toekomst te verbeteren.

**Advies:** Wij adviseren in Breda een aansluiting te realiseren op treinserie 3600 van/naar Nijmegen. Indien dit in de huidige structuur niet mogelijk is, adviseren wij u dit te onderzoeken voor de nabije toekomst. Zo zien wij hiervoor nieuwe mogelijkheden zodra de intercity Brussel-Breda met nieuwe locomotieven gaat rijden (type HLE 17) die voorzien zijn vanaf circa 2027, omdat deze locomotieven 200 km/uur kunnen rijden en daardoor iets korter onderweg zullen zijn tussen Antwerpen en Breda.

### **Serie 9500: intercity Lelystad Centrum – Brussel-Zuid/Midi**

U introduceert elk uur een snelle intercity van Amsterdam Zuid naar Brussel Zuid (treinserie 9500) en kort de huidige langzame route via Breda in tot Rotterdam Centraal (treinserie 9200). Wij zijn verheugd met de komst van de snellere intercity's naar Brussel-Zuid. Wij hebben echter grote bedenkingen bij de invulling van zowel het Nederlandse als het Belgische deel van het traject. Deze sluit in onze ogen onvoldoende aan bij de vervoervraag van de reiziger en betekent voor veel reizigers ook een onnodige verslechtering van het aanbod.

In het door u voorgestelde model wordt de langzame intercity naar Brussel-Zuid ingehaald door de snelle intercity. Dit maakt de langzame intercity voor veel reizigers van/naar Nederland niet aantrekkelijk. U bent bovendien voornemens de snelle intercity's naar Brussel-Zuid niet te laten halteren in Antwerpen Berchem, Mechelen, Brussel Noord en Brussel Centraal. Veel reizigers uit Nederland hebben deze stations als bestemming. Als deze reizigers vanaf Brussel Zuid moeten terugreizen of reeds in Antwerpen moeten overstappen, dan verliezen zij een deel van de tijdswinst van de snelle intercity. Gelijktijdig constateren wij dat de rijtijd van de snelle intercity tussen Rotterdam en Antwerpen, van 45 minuten tegen 32 minuten voor de Eurostar, nog steeds zeer lang is. Dat verschil is niet te verklaren door de hogere snelheid (300 versus 200 km/u). Bovendien staat de trein ruim tien minuten stil op Antwerpen Centraal om ingehaald te worden door de Eurostar naar Parijs. Reizigers zijn daardoor twintig minuten langer onderweg dan noodzakelijk.

De tien minuten haltering te Antwerpen Centraal is precies de tijd die nodig is om genoemde stations te bedienen. Binnen België vervalt in uw voorstel op werkdagen ook een binnenlandse sneltrein (treinserie 3300) om de snelle intercity naar Brussel-Zuid mogelijk te maken. Deze sneltrein stopt naast de eerder genoemde stations onder meer ook in Vilvoorde. Het vervallen van de binnenlandse sneltrein is een zeer onwenselijke verslechtering voor reizigers binnen België.

Wij concluderen dat in uw voorstel de Nederlandse en Belgische dienstregeling niet goed op elkaar zijn afgestemd. In onze ogen is een veel beter product mogelijk voor de reiziger. Dit kan door de snelle intercity uit Nederland te integreren met de snelle intercity Antwerpen – Charleroi Centraal. Deze intercity vertrekt nu uit Antwerpen op het moment dat de snelle intercity uit Nederland aankomt. Door gebruik te maken van de ruime marge in de dienstregeling tussen Rotterdam Centraal en Antwerpen Centraal zijn deze intercity's te combineren. Op

deze manier kan de reiziger vanuit Nederland net zo snel in Brussel Zuid arriveren, maar wordt onderweg ook gestopt in Antwerpen Berchem, Mechelen, Brussel Noord en Brussel Centraal. Ook kan de eerder genoemde sneltrein van treinserie 3300 dan blijven rijden.

**Advies:** Wij adviseren positief op de komst van de snelle intercity Brussel. Maar wij adviseren negatief op de concrete uitwerking: het vervallen van treinserie 3300 Antwerpen Centraal – Brussel Zuid, de ruime marge tussen Rotterdam en Antwerpen, de stop van ruim tien minuten op Antwerpen Centraal en het niet bedienen van Antwerpen Berchem, Mechelen, Brussel Noord en Brussel Centraal.

Wij adviseren als alternatief in het belang van zowel de internationale als de binnenlandse reizigers de lijnvoering als volgt aan te passen: treinserie 3300 behouden en de snelle intercity te integreren met de huidige intercity's naar Charleroi (treinserie 2000) met behoud van de stops in Antwerpen Berchem, Mechelen, Brussel Noord en Brussel Centraal. Om deze oplossing mogelijk te maken is het acceptabel als de intercity naar Charleroi om logistieke redenen geknipt zou worden in Brussel. Ook zal Essen moeten worden bediend door een andere intercity aangezien de genoemde intercity 2000 Antwerpen Centraal – Charleroi nu naar/van Essen rijdt.

**Advies:** Wij beseffen dat ons voorstel enige uitwerking vraagt. Wij vragen u dit op te pakken in een gezamenlijk overleg van de beide vervoerders, de infrabeheerders, de concessieverlener en de consumentenorganisaties aan beide kanten van de grens. Wij adviseren u hiervoor op korte termijn, nog voor de indiening van de capaciteitsaanvraag, met deze partijen een themasessie te organiseren.

Wat de korte termijn betreft hebben wij zorgen of u wel op tijd over voldoende materieel beschikt om de volledige snelle treindienst naar Brussel-Zuid uit te voeren. Gezien het grote aantal reizigers vanuit de regio Amsterdam is het onwenselijk dat het aantal directe verbindingen met België vanuit deze regio lager wordt. Omdat het aantal intercity direct treinen tussen Schiphol Airport en Rotterdam Centraal in 2025 tijdelijk teruggaat van vijf naar vier verbindingen per uur is de intercity van/naar Brussel bovendien cruciaal om voldoende zitplaatsen te kunnen bieden op dit deel van het traject.

**Advies:** Mocht u onvoldoende ICNG-materieel beschikbaar hebben om de geplande dienstregeling te kunnen rijden, dan is het in onze ogen mogelijk om tijdelijk met het huidige materieel de voorgestelde route te rijden door een

kortere stop te Rotterdam Centraal. Dit zal grotendeels ten koste gaan van de geplande marge in de dienstregeling.

Indien dit te risicovol blijkt, dan geven wij prioriteit aan behoud van een rechtstreekse en betrouwbare verbinding van Brussel met Amsterdam Zuid met een frequentie van tenminste zestien keer per richting per dag. Dit achten wij belangrijker dan de beoogde versnelling. U kunt dit realiseren door tijdelijk met het huidige materieel de langzame route via Breda te blijven rijden conform huidige dienstregeling (tussen Lelystad en Rotterdam in het pad van de nieuwe serie 2400). Zo mogelijk kunt u in aanvulling daarop een paar keer per dag een treindienst Rotterdam Centraal – Antwerpen (– Brussel) via de snelle route bieden.

Volgens artikel 5 lid 1 a van de vervoerconcessie rijdt u zestien snelle intercity's per richting per dag tussen Amsterdam Zuid en Brussel Zuid.

Wij zijn blij dat de laatste snelle intercity van Brussel Zuid naar Nederland ruim een uur later zal rijden om 21:49 uur (trein 9583). Nog een uur later verwachten wij dat er zeker in het weekend ook nog voldoende vervoervraag is tot Rotterdam Centraal (trein 9587 met aankomst om 0:18 uur). Nu rijdt er binnen België al wel een trein rond dit tijdstip tot Antwerpen Centraal (rit 2021).

De eerste intercity vertrekt vanuit Brussel Zuid ruim een uur later dan in 2024 om 06:49 uur (trein 9523). Hierdoor kan Rotterdam niet voor 08:00 uur worden bereikt. Dit is te laat voor veel forenzen. Binnen Nederland rijdt u vanaf Rotterdam Centraal richting Amsterdam Zuid een uur vroeger wel een intercity met ICNG-België materieel (trein 2419). Binnen België rijdt de corresponderende intercity Brussel-Zuid – Antwerpen Centraal al twee uur eerder (rit 2003 om 4:49 uur en rit 2004 om 5:49 uur). Alleen het tussenliggende stuk ontbreekt in uw voorstel.

In de andere richting rijdt u alle intercity's vroeger. In de ochtend is dit een verbetering. Zo wordt de eerste aankomst vanuit Nederland in Brussel Zuid om 8:11 uur (rit 9512) waar dit nu nog 9:11 uur is. Nog een uur eerder is er zeker op werkdagen ook voldoende vervoervraag. Tot december 2007 kwam de eerste Benelux in Brussel al aan om 7:20 uur. Ook op vergelijkbare binnenlandse intercity corridors rijdt u dergelijke vroege verbindingen. De intercity Antwerpen Centraal – Charleroi van treinserie 2000 rijdt ook al een uur eerder (rit 2028, vertrek Antwerpen Centraal om 6:25 uur). Door deze rit te verlengen tot in ieder geval Rotterdam Centraal wordt de trein veel aantrekkelijker voor forenzen die nu nog kiezen voor de auto.

De laatste verbinding vanuit Amsterdam Zuid richting Brussel Zuid rijdt in uw voorstel al om 21:05 uur (trein 9572). Dit is te vroeg voor reizigers uit België die een dagje Amsterdam willen doen. Binnen Nederland rijdt u tot Rotterdam Centraal een uur later wel een intercity met ICNG-België materieel (trein 2476). Binnen België rijdt ook de corresponderende rit van de intercity 2000 tussen Antwerpen Centraal en Brussel-Zuid (rit 2045). Alleen het tussenliggende stuk ontbreekt in uw voorstel.

**Advies:** Wij adviseren positief op de latere verbinding in avonduren van Brussel richting Nederland en de vroegere verbinding in ochtenduren vanuit Nederland richting Brussel.

Wij adviseren uiterlijk in 2026 een extra vroege snelle intercity Brussel Zuid – Lelystad Centrum te rijden rond 5:56 uur (trein 9519 in plaats van 2419 en 2004) en in ieder geval in het weekend ook een extra late snelle intercity Brussel-Zuid – Rotterdam Centraal met aankomst na middernacht (trein 9587 als verlenging van 2021). In de andere richting adviseren wij een extra late snelle intercity (Lelystad Centrum –) Amsterdam Zuid – Brussel Zuid met vertrek rond 22:05 uur vanaf Amsterdam Zuid (trein 9576 in plaats van 2476 en 2045) te rijden en een extra vroege snelle intercity Rotterdam Centraal – Brussel Zuid te rijden met vertrek rond 5:42 uur (rit 9508 door 2028 op te starten in Rotterdam in plaats van Antwerpen). Dit betekent dat wij adviseren op de grens per richting achttien in plaats van zestien ritten te rijden.

De laatste snelle intercity Amsterdam Zuid – Brussel Zuid (trein 9572) komt als een leeg materieelrit uit Lelystad Centrum. Dit kan een aantrekkelijke extra reismogelijkheid zijn in de avonduren tussen Flevoland en de regio Amsterdam. Zo wordt via een overstap op Duivendrecht ook Amsterdam Bijlmer ArenA beter bereikbaar in avonduren vanuit Flevoland. Wij vermoeden dat er meer van deze leeg materieelritten zijn van/naar Lelystad Centrum.

**Advies:** Wij adviseren leeg materieelritten Lelystad Centrum – Amsterdam Zuid van intercity Brussel (waaronder trein 9572) open te stellen voor reizigers.

Wij constateren op basis van tabel 2400 dat in de avonduren vanaf 20:00 uur, op zaterdagochtend en op zondag de gehele dag er korte keringen van negen minuten gepland zijn voor de ritten van/naar Rotterdam/Brussel Zuid op Amsterdam Zuid. Zeker in het geval dat ritten keren vanaf de intercity uit Brussel achten wij het risico op vertragingen zeer groot. In tabel 9500 staat dat de intercity Brussel op deze momenten wel van/naar Lelystad Centrum rijdt.



**Advies:** Wij adviseren de ritten tussen Brussel Zuid en Amsterdam Zuid altijd van en naar Lelystad Centrum te rijden conform de internationale specificatie.

### **Serie 21400: diverse nachttreinen**

U bedient met de nachttreinen in het weekend op elk traject slechts een beperkt aantal stations. U zou ook andere stations langs de route kunnen bedienen. Dit maakt de nachttreinen voor veel meer reizigers interessant. De paar minuten extra reistijd is voor reizigers in een nachttrein geen bezwaar. Groei van het aantal reizigers betekent ook dat u mogelijk op meer trajecten nachttreinen kunt bieden of bestaande nachttreinen vaker kunt rijden.

U slaat stations over, omdat de lokale overheden geen bijdrage leveren voor de kosten voor beveiligers op deze stations. Wij betwijfelen of het standaard inzetten van beveiligers bij nachttreinen op elk station noodzakelijk is. Wij vinden het zonde als nachttreinen puur om deze reden stations overslaan. Door waar mogelijk te besparen op de beveiliging brengt u de komst van meer nachttreinen een stap dichterbij.

**Advies:** Wij adviseren het beleid dat bij nachttreinen op elk station beveiligers aanwezig moeten zijn te heroverwegen. Door te kiezen voor een risico gestuurde inzet van beveiligers kunt u mogelijk kosten besparen.

U bent voornemens in opdracht van de gemeente Almere een nachttrein te gaan rijden tussen Almere en Amsterdam. De nachttrein gaat rijden in de nacht van vrijdag op zaterdag en in de nacht van zaterdag op zondag en bedient mogelijk ook Lelystad Centrum. Omdat u ook een nachttrein rijdt tussen Amsterdam Centraal en Hilversum heeft het onze voorkeur dat de nachttrein van/naar Almere gaat rijden naar/van Amsterdam Zuid en Schiphol Airport. U kunt dan op Weesp net als overdag een cross platform overstap bieden en hierdoor zo veel mogelijk reizigers een aantrekkelijk product bieden.

In de nacht rijdt vanuit Almere om 03:10 uur ook een nachttrein van Arriva naar Schiphol Airport welke om 05:05 uur weer teruggaat. Als u in beide richtingen twee ritten rijdt dan kan in combinatie met de bestaande treinen van u en Arriva in weekendnachten vrijwel elk uur een trein rijden tussen Almere en Schiphol.

De nachttrein van/naar Hilversum stopt niet op de stations Amsterdam Muiderpoort, Amsterdam Science Park, Diemen, Weesp, Naarden-Bussum, Bussum Zuid, Hollandsche Rading en Utrecht Overvecht. Door deze stations wel te bedienen wordt de trein aantrekkelijk voor een groter deel van het

uitgaanspubliek. Niet alleen op de corridor Amsterdam – Hilversum – Utrecht maar ook voor reizigers tussen Utrecht en Almere. Deze nachttrein sluit in beide richtingen niet goed aan op de nachtelijke knopen van Amsterdam Centraal en Utrecht Centraal. Dit is nadelig voor reizigers over deze stations heen.

**Advies:** Hoewel wij geen verdere informatie hebben over frequentie, tijdstippen en haltingen adviseren wij positief op de nachttrein Amsterdam – Almere – Lelystad Centrum. Wij adviseren deze trein te rijden richting Amsterdam Zuid en Schiphol Airport en de tijden zo vast te stellen dat in beide richtingen de treinen op het traject zo goed mogelijk gespreid zijn over de nacht. Wij adviseren te verkennen of de nieuwe nachttrein kan rijden naar/van Zwolle.

**Advies:** Wij adviseren de nachttreinen via Hilversum en naar/van Almere ook te laten stoppen op de andere stations op de beide trajecten maar in ieder geval op Weesp en daar deze treinen op elkaar te laten aansluiten.

**Advies:** Wij adviseren de nachttreinen via Hilversum aan te laten sluiten op de nachtelijke knopen van Amsterdam Centraal om zo kort mogelijke overstaptijden te kunnen realiseren.

U bent voornemens in opdracht van de gemeente Alkmaar een nachttrein te gaan rijden tussen Alkmaar en Amsterdam. De nachttrein gaat rijden in de nacht van vrijdag op zaterdag en in de nacht van zaterdag op zondag. Wij zijn blij met de komst van deze nieuwe nachttrein. Het stelt ons echter teleur dat deze nachttrein geen andere stations aandoet. Wij verwachten dat ook op tussengelegen stations veel behoefte is aan een nachttrein in het weekend en dat het bedienen van deze stations zelfs bepalend kan zijn voor het succes van deze nieuwe verbinding. Ook zien wij de nachttrein graag doorrijden van/naar Alkmaar Noord en Heerhugowaard.

**Advies:** Hoewel wij geen verdere informatie hebben over frequentie, tijdstippen en haltingen adviseren wij positief op de nachttrein Amsterdam – Alkmaar. Wij adviseren deze nachttrein ook te laten stoppen op alle tussengelegen stations, maar in ieder geval op Heiloo, Castricum, Uitgeest en Zaandam. Wij adviseren met deze trein ook Alkmaar Noord en Heerhugowaard te bedienen.

Wij zien kansen de nachttrein van/naar Alkmaar of de nachttrein van/naar Haarlem te koppelen aan de nachttrein van/naar Hilversum. Zo hoeven doorgaande reizigers niet over te stappen op Amsterdam Centraal.

**Advies:** Wij adviseren waar mogelijk nachttreinen op station Amsterdam Centraal op elkaar door te koppelen.

## **Afronding**

Mocht u behoefte hebben aan een nadere toelichting, dan zijn wij hiertoe van harte bereid.

Met vriendelijke groeten,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV.

In het LOCOV hebben zitting: het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Nederlandse Spoorwegen, Spoorbeheerder ProRail, de ANWB, Ieder(in), de Fietsersbond, de Landelijke Studentenvakbond, ANBO-PCOB (namens de Seniorencolatie) en Reizigersvereniging ROVER.

Postadres Locov secretariaat:	Postbus 20901,2500 EX DEN HAAG
Bezoekadres Locov secretariaat:	Rijnstraat 8, 2515 XP DEN HAAG
Telefoon:	070 - 4568999