

Datum

19 maart 2024

Zaaknummer

2024-002735

Onderwerp

Advies dienstregeling 2025

Inlichtingen bijProvincieloket
026 359 99 99
post@gelderland.nl**Blad**

1 van 15

Nederlandse Spoorwegen - Corporate Affairs
Directeur Netwerkontwikkeling en Ontwerp
T.a.v. meneer T. Voet
Postbus 2025
3500 HA UTRECHT

Beste meneer Voet,

Wij hebben op 8 februari 2024 uw adviesaanvraag ontvangen over uw voornemens voor de capaciteitsaanvraag voor Dienstregeling 2025, die start per 15 december 2024. Dank daarvoor.

Hierbij bieden de provincies Gelderland en Overijssel als concessieverleners van het regionale openbaar vervoer (OV) in Oost Nederland het advies aan over de voorgelegde Dienstregeling 2025, met de feitelijke voorgenomen situatie en voorgenomen verschillen ten opzichte van Dienstregeling 2024. Dit mede namens de decentrale overheden zoals verenigd in de OV- en Spoortafel Oost.

1 Ons advies op hoofdlijnen

Uit uw voornemens maken wij op dat de NS net als vorig jaar de positieve beweging omhoog voortzet. Dit vinden wij positief. Wel vragen wij u blijvend om aandacht voor de samenhang met het regionale openbaar vervoer.

Naar aanleiding van uw voornemens over de 'nieuwe structuur' hierbij puntsgewijs ons advies op hoofdlijnen, gevolgd door ons advies per uitwerking.

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

Deze ontwikkeling juichen we toe, al zien we het positieve effect nog niet voor elke regio terug.

Markt 11 | 6811 CG Arnhem
Postbus 9090 | 6800 GX Arnhem

026 359 99 99
post@gelderland.nl
www.gelderland.nl

BNG Bank Den Haag
NL74BNGH0285010824
BIC-code BNG Bank: BNGHNL2G

Btw-nummer: NL001825100.B03
KvK-nummer: 51468751

 provincie
Gelderland

- NS: Voorgesteld wordt om de directe Intercity-verbinding (zonder overstap) Enschede-Schiphol tijdelijk te schrappen.

Zowel Noord- als Oost-Nederland ondervinden last van de problematiek op de Hogesnelheidslijn. In Oost-Nederland uit zich dat vooral in het tijdelijk schrappen van de directe Intercity-verbinding Enschede-Schiphol, waarover is in Oost-Nederland veel onrust ontstaan. De OV- en Spoortafel Oost maakt zich zorgen over deze voorgenomen aanpassing.

Ter illustratie hebben Provinciale Staten van Overijssel op 28 februari 2024 bijvoorbeeld een motie aangenomen, waarin het college van Gedeputeerde Staten wordt opgedragen zich in te zetten voor het behoud van deze rechtstreekse Intercity-verbinding. Daarnaast zijn er vragen gesteld en moties aangenomen in Twentse gemeenten. En er zijn Kamervragen gesteld en beantwoord.

- NS: In het voorstel voor de Dienstregeling 2025 rijden de Intercity's van en naar Groningen/Leeuwarden via de Hanzelijn van en naar Schiphol Airport. Het gevolg is dat alle intercity's uit Enschede doorrijden naar Den Haag Centraal. Dit betekent dat reizigers tussen Oost-Nederland en Amsterdam Zuid/Schiphol voortaan altijd overstappen op station Amersfoort Centraal. De overstap wordt een cross-platform aansluiting van drie tot vier minuten.

De NS zegt extra aandacht te hebben voor het zo betrouwbaar mogelijk houden van deze overstap, maar welke garantie biedt de NS (mede vanwege de afhankelijkheid van derden zoals ProRail)?

Hierbij tekent de OV- en Spoortafel Oost bezwaar aan tegen het schrappen van de directe Intercity-verbinding Enschede-Schiphol. Kunt u alternatieven verkennen en aandragen voor deze ingrijpende maatregel en ons hierover informeren? Kunt u opheldering geven over de duur van deze tijdelijke maatregel? Liever het voornemen terugdraaien, anders zo tijdelijk mogelijk.

Het is voor ons belangrijk dat er perspectief wordt geboden op behoud of een zo spoedig mogelijk herstel van deze belangrijke Intercity-verbinding zonder overstap. Wij vragen u dan ook alles in het werk te stellen om te voorkomen dat deze rechtstreekse Intercity-verbinding wordt geschrapt, bijvoorbeeld door bij de uitrol van nieuw ICNG-materieel prioriteit te geven aan deze verbinding.

Het aanbod aan rechtstreekse verbindingen tussen Oost- en Noord Nederland enerzijds en de Randstad anderzijds voelt voor de OV- en Spoortafel Oost in het dienstregelingsvoorstel 2025 als niet geheel in balans. Hierbij gaat het met name om de verbindingen met Schiphol en Rotterdam Centraal. Wij vragen u dit nog eens nader te beschouwen. Enerzijds de mogelijkheden te onderzoeken die het aanbieden van alteminerende rechtstreekse verbindingen in uurdiensten kan bieden. Anderzijds het langer blijven gebruiken van de (niet-HSL) infrastructuur tussen Schiphol en Leiden Centraal door de betreffende IC-verbindingen, tot het beoogde nieuwe dienstregelingsmodel volledig ingevoerd kan worden.

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

Dit juichen we toe en we steunen de NS in de lobby voor het verkrijgen van (zicht op) financiering van overwegmaatregelen.

- NS: Voornemen om de tienminutentrein tussen Arnhem, Utrecht, Schiphol, Leiden, Den Haag en Rotterdam op maandag tot en met donderdag de hele dag te gaan rijden, in plaats van alleen in de spits;

Mooie verbetering waar we erg blij mee zijn.

- NS: Voornemen om meer treinen aan de randen van de dag en in de avonduren te laten rijden, zoals rond Enschede, Apeldoorn en tussen Zwolle en Groningen / Leeuwarden.

Fijn, maar we vragen wel aandacht voor enkele punten in de uitwerking, zie elders in dit advies.

- NS: Voorgenomen uitbreiding van de intercity tussen Zutphen en Arnhem en het tegelijk aanbieden van onderliggende sprinters;

Mooie verbetering waar we erg blij mee zijn. Wel willen we u vragen zorgvuldige afwegingen te maken als het gaat om het kunnen bieden van een betrouwbare exploitatie, met name daar waar het gaat om de prestaties van de (HSL) infrastructuur en het materieel. Wilt u zich op dit punt inspannen? Het handhaven van een hoog niveau van uitvoeringskwaliteit op het hoofdrailnet (punctualiteit, rituitval) vinden wij van groot belang, zeker ook om robuuste aansluitingen op regionale lijnen te kunnen blijven garanderen.

2 Ons advies per uitwerking

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

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

Wij zijn blij met het toevoegen van een extra Intercity Enschede-Amersfoort om 23:16 uur in het weekeinde. Hierbij gaan we er wel vanuit dat (met name vanwege aansluitingen in Amersfoort) de Intercity van 22:46 uur gehandhaafd blijft.

2.2 Nieuwe structuur legt belangrijke basis voor volgende stap in toekomst

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

Wij vragen NS om een inschatting te geven van het verwachte dienstregelingjaar waarop de versnelling van de Hanzelijn wél verzilverd kan worden. Noord- en Oost-Nederland zijn beiden belangrijk.

2.3 In de vroege ochtend en late avond:

Enschede – Utrecht Centraal – Rotterdam Centraal

- NS: In de nieuwe structuur rijdt zowel de Intercity vanuit Noord-Nederland (serie 500/600) als de Intercity vanuit Oost-Nederland en Amersfoort (serie 1700) twee keer per uur naar Den Haag Centraal. Hiermee zijn zowel Noord- als Oost-Nederland - via Utrecht Centraal - rechtstreeks verbonden met Den Haag Centraal. Gezamenlijk zorgen deze treinseries er bovendien voor dat tussen Amersfoort en Den Haag Centraal een basisfrequentie van vier keer per uur ontstaat. Op rustige momenten valt deze frequentie terug naar twee keer per uur.
- NS: Er moet dus een keuze gemaakt worden welke Intercity dan wel en niet doorrijdt van en naar Den Haag Centraal. NS kiest ervoor de grootste groep reizigers rechtstreeks te blijven bedienen. De reizigersvraag tussen Noord-Nederland en Den Haag is circa 25 procent groter dan de reizigersvraag tussen Oost-Nederland en Den Haag.
- NS: Daarom zal Noord-Nederland ook op de rustige momenten rechtstreeks verbonden blijven met Den Haag Centraal. Reizigers uit Oost-Nederland stappen op deze momenten over in Utrecht (vijftien minuten overstaptijd). Deze situatie is vergelijkbaar met de huidige constructie tussen Oost-Nederland en Rotterdam in de avonduren.
- NS: NS rijdt op de rustige momenten de Intercity van en naar Oost-Nederland (serie 1700) in Utrecht Centraal door van en naar Rotterdam Centraal middels een doorkoppeling op de Intercityserie 2800.;

Wij adviseren positief over het doorkoppellen van deze diensten. Voor de avonduren geven we echter als suggestie altemnerend één intercity Oost Nederland - Den Haag Centraal en één intercity Noord Nederland - Den Haag Centraal aan te bieden, met op de andere halve uren rechtstreekse verbindingen naar Rotterdam Centraal, om zo extra overstaptijd op de ontbrekende rechtstreekse verbinding te voorkomen.

Over de voorgestelde aanpassingen in de treinserie 7000 adviseert de OV- en Spoortafel Oost als volgt:

- Over de wijzigingen op het samenlooptraject Almelo – Enschede adviseren wij neutraal. De bediening van reizigers en verdeling tussen de concessiehouders op het samenlooptraject wijzigt hiermee wat ons betreft op een aanvaardbare manier.
- Over de extra vroege rit en extra late rit 7089 adviseren wij positief. Wel merken we op dat er een doublure in het aanbod ontstaat met de Blauwnet nachttrein. Over de doortrekking op het samenlooptraject adviseren we daarom neutraal.
- Wij pleiten nadrukkelijk voor het behoud van in 2022 gerealiseerde overstapmogelijkheid in de late avonduren tussen de treinseries 7900 en 7000 in Almelo. Uw adviesaanvraag geeft hierover geen uitsluitsel, dus kunt u helderheid verschaffen?
- Wij merken op dat u geen melding maakt van het vervallen van de halfuursverdichting na 22:00 op werkdagen. Wij adviseren deze ritten te handhaven/ toe te voegen omdat deze ritten ondanks het beperkte gebruik belangrijk kunnen zijn in de afweging voor met name overstappende reizigers om voor de trein te kiezen (risico gemiste aansluiting).
- Over de aangeboden extra ritten in de avond tussen Deventer, Twello en Apeldoorn adviseren wij positief, behoudens het punt hierboven.
- Wij adviseren de halfuursverdichting in de avond ook op weekenddagen (zeker op zaterdag) aan te bieden, omdat wij denken dat dit aansluit op de vraag van de recreatieve reiziger. Daarbij verwachten wij dat hier zelfs meer vraag van reizigers zal zijn dan op bepaalde werkdagen.
- Wij hebben begrepen dat de inzet van materiaal op het sprintertraject Apeldoorn-Twello-Deventer in de avonduren na 22.00 uur suboptimaal is en dat er potentie is om de halfuursdienst door te zetten na 22.00 uur. Wilt u deze potentie nader onderzoeken?

2.4 Uitwerking Intercity Deventer – Amersfoort – Amsterdam Centraal

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

Wij zijn blij met deze kleine verbetering.

Datum
19 maart 2024

Zaaknummer
2024-002735

Blad
6 van 15

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

Hoewel niet meer in de concessie Hoofdrailnet opgenomen en buiten deze adviesaanvraag vallend, willen we uw Intercity Berlijn – Amsterdam in dit kader niet onbenoemd laten. Net als de ICE- en nachttreinen Amsterdam-Arnheim-Duitsland. We adviseren deze treinen goed te integreren in het aanbod en vragen nadrukkelijk aandacht voor verbetering van de punctualiteitsprestaties van deze diensten, zodat deze verbindingen de overige diensten niet verstoort.

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

- NS: Op maandag tot en met vrijdag is NS voornemens de eerste Intercity (rit 610) een uur eerder, namelijk om 04:49 uur, in Zwolle op te starten richting Den Haag Centraal. Het kunnen rijden van rit 610 kan alleen als het onderhoudsrooster wordt aangepast. Dit is nu nog niet met zekerheid te zeggen. Op vrijdagavond en zaterdag wil NS de laatste Intercity van Zwolle (rit 686 met vertrektijd 23:49 uur) naar Utrecht Centraal laten doorrijden naar Den Haag Centraal, zodat reizigers uit Groningen, Fryslân en Drenthe later naar de westelijke Randstad kunnen reizen.
- NS: NS verbetert ook de Sprinter Utrecht – Zwolle (serie 5600). Op maandag tot en met vrijdag wil NS de eerste rit (5612) richting Utrecht consequent om 04:53 uur in Zwolle opstarten. Op dit moment is dat nog afwisselend Zwolle, Harderwijk of Amersfoort. Het consequent opstarten in Zwolle is nog wel afhankelijk van het onderhoudsrooster. Dit is nu nog niet met zekerheid te zeggen.
- NS: In tegengestelde richting wil NS op maandag tot en met vrijdag een extra vroege rit (5613) rijden die om 05:42 uur vertrekt uit Amersfoort naar Zwolle.

Alle drie positieve ontwikkelingen.

2.6 Herintroductie spitspendel Harderwijk – Nijkerk – Amersfoort

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

Positieve ontwikkeling.

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

Positieve ontwikkeling, ook al geldt de disclaimer dat op basis van een eerdere risicoanalyse is gebleken dat vanwege overwegveiligheid tussen Amersfoort en Harderwijk (nog steeds) een compensatiepakket nodig is. Zonder (zicht op) financiering hiervan kan de spitspendel niet worden geherintroduceerd. De komende maanden moet duidelijk worden of herintroductie mogelijk is. Wij roepen u op om op korte termijn samen met partners proactief naar oplossingen te blijven zoeken.

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

Provincie Gelderland is eveneens voorstander van een toekomstvaste en robuuste keervoorziening op de Veluwelijn, zoals verwoord in het coalitieakkoord Gelderland gewoon doen.

2.7 Verbetering Intercity

Zwolle – Deventer – Arnhem – Nijmegen – ‘s-Hertogenbosch

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

Risico dat bedieningsgraad in het landelijk gebied afneemt. Dit botst met de woningbouwopgave (bouwen rond stations) en de opgave om het landelijk gebied beter te ontsluiten.

- NS: Zo versnelt NS op maandag tot en met vrijdag de Intercity van Zutphen (rit 3619, vertrektijd 05:58 uur) richting Roosendaal, die nu nog tussen Zutphen en Arnhem Centraal op alle stations stopt. Enkele minuten later vertrekt om 06:07 uur een Sprinter van Zutphen naar Arnhem Centraal. Een ander voorbeeld is de Intercity van Nijmegen (vertrektijd 23:54 uur) naar Zutphen (rit 3684) die nu tussen Nijmegen en Zutphen stoppend rijdt en die NS zal versnellen. Wat is hiervoor de reden? Aangezien het effect op reizigers van/naar Sprinter-stations in de eerste en laatste trein groot is.
- NS: NS wil Intercity 3691 (vertrek Zwolle om 23:20 uur met bestemming Zutphen en vervolgens nog stoppend door naar Arnhem) eindigen in Zutphen. Vanuit Zutphen is nog een (nieuwe) aansluitende reismogelijkheid met de Sprinter naar Arnhem die vervolgens nog doorrijdt naar Nijmegen (rit 7690 met vertrek 00:07 uur uit Zutphen). De laatste reismogelijkheid van Zwolle naar Arnhem blijft bestaan (rit 3693 met vertrek uit Zwolle om 23:50 uur).

Geen opmerkingen.

2.8 Frequentieverhoging Sprinter

Zutphen – Arnhem – Nijmegen – Wijchen – ‘s-Hertogenbosch

- NS: Na verbeteringen in Dienstregeling 2024 wil NS in Dienstregeling 2025 de Sprinter tussen Arnhem en Nijmegen ook op zaterdag weer vier keer per uur rijden met de series 6600 (Dordrecht – Arnhem) en 7600 (Wijchen – Zutphen). Positieve ontwikkeling.
- NS: Om dit mogelijk te maken zijn – waar mogelijk en nodig – ritten toegevoegd aan de Sprinter Zutphen – Nijmegen/Wijchen (serie 7600). Ook wil NS de dienstregeling eerder opstarten en latere ritten bieden. Enkele voorbeelden zijn:
 - Op maandag tot en met vrijdag rijdt de eerste Sprinter van Zutphen naar Nijmegen een half uur eerder, namelijk om 05:37 uur (rit 7616).
 - In de avond rijdt NS de halfuurdienst tussen Zutphen en Arnhem langer door, door het toevoegen van een Sprinter om 21:37 uur uit Zutphen naar Nijmegen (rit 7680) en door het toevoegen van een Sprinter om 21:33 uur vanuit Nijmegen naar Zutphen (rit 7677).
 - Op zondag rijdt de eerste Sprinter van Arnhem naar Nijmegen (vertrektijd 06:41 uur, rit 7618) een uur eerder.
 - Op maandag tot en met vrijdag rijdt de eerste Sprinter van Arnhem (vertrektijd 05:55 uur, rit 7613) naar Zutphen een half uur eerder.
 - Ook rijdt NS maandag tot en met vrijdag een extra vroege Sprinter van Arnhem (vertrek 05:41 uur) naar Nijmegen (rit 7614). Dit is een kwartier eerder.
 - Op maandag tot en met zondag rijdt NS tussen Nijmegen (vertrektijd 00:03 uur) en Zutphen een extra late Sprinter (rit 7687).

- NS rijdt op maandag tot en met zondag een extra late Sprinter (rit 7690) vanuit Zutphen (vertrek 00:07 uur) naar Arnhem en Nijmegen. Vanwege een conflict met de opening van de IJsselbrug vertrekt deze rit mogelijk vijf minuten eerder dan de patroontijd.

Positieve ontwikkeling.

Is het 'conflict met de opening van de IJsselbrug' iets tijdelijks? Wie is actiehouders om dit conflict weg te nemen? Betreft het een conflict met de standaardopening van de IJsselbrug Zutphen om 0.18 uur voor scheepvaart? We nemen aan dat er afstemming plaatsvindt over de brugbediening.

Wij zijn blij dat het mogelijk is de sprinter Zutphen-Arnhem in de randen van de dag langer te laten rijden. Is er potentie om deze tijden verder op te rekken in de nacht, bijvoorbeeld in het weekend?

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

Positieve ontwikkeling.

2.9 Sprinter Ede-Wageningen – Arnhem

- NS: NS rijdt op maandag tot en met vrijdag de halfuurdienst tussen Ede-Wageningen en Arnhem Centraal een half uur langer door tot circa 21:00 uur, door een rit toe te voegen vanuit Ede-Wageningen (vertrektijd 20:12 uur, rit 7571) naar Arnhem Centraal.
- NS: NS wil in de avonduren de laatste twee Sprinters van Ede-Wageningen naar Arnhem Centraal (ritten 7585 en 7589) uit patroon leggen, zodat deze goed aansluiten op de Intercity's uit Utrecht Centraal (serie 3000) waardoor reizigers vanuit de Randstad naar Wolfheze en Oosterbeek ongeveer een kwartier minder reistijd hebben.

Beiden positieve ontwikkelingen.

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

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

Positieve ontwikkeling.

2.11 Belangrijkste reizigerseffecten

Voordelen volgens NS:

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

In absolute aantallen een positieve ontwikkeling.

Nadelen volgens NS:

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

In aansluiting op ons negatieve advies over het tijdelijk vervallen van de Intercity Enschede – Schiphol willen we u er op wijzen dat reizigers van en naar Schiphol dikwijls met grote en of zware bagage reizen en een verbinding met overstap daarbij een belangrijke belemmering vormt. Wij willen u vragen de reisbewegingen en -momenten van en naar Schiphol nader te specificeren, om dit vervolgens mee te wegen in het uitwerken van een alternatief dienstregelingsvoorstel.

2.12 Uitwerking Sprinter Leeuwarden – Zwolle – Lelystad

- NS: Om onder andere een late Intercity (rit 686) vanuit Leeuwarden maandag tot en met zondag te kunnen versnellen, heeft NS diverse extra Sprinters Leeuwarden – Zwolle toegevoegd (serie 9000) en wijzigt de tijdligging van deze Sprinter in de avonduren en in het weekend. Op de momenten dat tussen Zwolle en Leeuwarden een uurdienst wordt gereden (in de avonduren en in weekend) rijdt de Sprinter in het andere halfuur (aankomst Leeuwarden wordt .26 en vertrek uit Leeuwarden wordt .34). Ook wijzigen de aankomst- en vertrektijden in Zwolle en de tussengelegen stations op die momenten met dertig minuten. De gewijzigde tijdligging is nodig om de nu nog stoppende Intercity (rit 686) te kunnen versnellen zonder dat er gaten in de dienstregeling ontstaan, reismogelijkheden vervallen of aansluitingen verloren gaan.
- NS: Door de gewijzigde tijdligging ontstaat tevens voor de reiziger een aantrekkelijker treinproduct. Een reiziger uit bijvoorbeeld Akkrum of Grou-Jirnsum kan op maandag tot en met vrijdag tot later op de avond profiteren van een halfuurdienst richting zowel Leeuwarden (tot circa 21:30 uur) als Zwolle en Lelystad (tot circa 21:30 uur). Ook kunnen reizigers in het weekend al vroeger in de ochtend met de Sprinter reizen.

In de avonduren rijdt bovendien maandag tot en met zondag de late Sprinter (9090) vanuit Leeuwarden (vertrek 23:34 uur) door tot Zwolle en waar mogelijk Lelystad Centrum (het kunnen rijden van rit 9090 tussen Zwolle en Lelystad op maandag tot en met donderdag plus zondag kan alleen als het onderhoudsrooster wordt aangepast. Dit is nu nog niet met zekerheid te zeggen). Op vrijdag en zaterdag geeft deze Sprinter in Lelystad Centrum bovendien aansluiting op de late Intercity naar Amsterdam Centraal en Schiphol Airport (rit 790).

- NS: In de basis rijdt de Sprinter doorgaand Leeuwarden – Zwolle – Lelystad Centrum. Door de voorgestelde wijzigingen is in de uitwerking gebleken dat dit (nu) op zaterdag- en zondagochtend in de rijrichting Leeuwarden (nog) niet altijd mogelijk is. NS hoopt hier nog optimalisaties door te kunnen voeren. Door de gewijzigde tijdligging van de Sprinter boven Zwolle treden er ook wijzigingen op tussen Zwolle en Lelystad. Deze kennen vooral voordelen (op weekbasis circa tien extra ritten waarmee NS deels het verlies aan connectiviteit in Dienstregeling 2024 herstelt). Een voordeel is bijvoorbeeld dat op maandag tot en met zondag in de avond in beide richtingen langer kan worden geprofiteerd van een halfuurdienst. Een andere wijziging is dat op maandag tot en met vrijdag de eerste nu nog stoppende Intercity tussen Lelystad Centrum en Zwolle (rit 713) volgens het snelle patroon gaat rijden. Op hetzelfde momenten wordt tussen Lelystad Centrum en Zwolle rit 9015 opgestart in Lelystad Centrum (vertrek 05:53 uur) in plaats van Zwolle zodat Dronten en Kampen Zuid ook in de vroege ochtend verbonden blijven met Zwolle (en verder naar Leeuwarden).
- NS: Tenslotte kan NS door de voorziene oplevering van nieuwe infrastructuur in Akkrum en Wolvega in 2024 de Sprinter tussen Zwolle en Leeuwarden beter inpassen. De aankomsttijd in Leeuwarden wordt .26 en .56 en de vertrektijd .04 en .34. Hierdoor kunnen de openingstijden van de spoorbrug over het Van Harinxmakanaal weer conform eerder gemaakte bestuurlijke afspraken ingepast worden.

Alle vier positieve ontwikkelingen.

2.13 Uitwerking van de Intercity's Nijmegen – Arnhem – Utrecht

We zijn blij met de tienminutentreinen Arnhem/Eindhoven – Utrecht – Schiphol – Den Haag – Rotterdam.

- NS: De basislijnvoering op maandag tot en met donderdag is als volgt:
 - Twee keer per uur Intercity Nijmegen – Arnhem Centraal – Ede-Wageningen – Driebergen-Zeist – Utrecht Centraal – Amsterdam Amstel – Amsterdam Centraal – Amsterdam Sloterdijk – Zaandam – Castricum – Heiloo – Alkmaar en verder naar Den Helder;
 - Twee keer per uur Intercity Nijmegen – Arnhem Centraal – Ede-Wageningen – Utrecht Centraal – Amsterdam Bijlmer ArenA – Amsterdam Zuid – Schiphol Airport – Leiden Centraal – Den Haag Centraal;

Datum

19 maart 2024

Zaaknummer

2024-002735

Blad

12 van 15

- Twee keer per uur Intercity Arnhem Centraal – Ede-Wageningen – Veenendaal-De Klomp – Utrecht Centraal – Amsterdam Bijlmer ArenA – Amsterdam Zuid – Schiphol Airport – Leiden Centraal – Den Haag Laan van NOI – Den Haag Hollands Spoor – Delft – Rotterdam Centraal;
- Twee keer per uur Intercity Venlo – Blerick – Horst-Sevenum – Deurne – Helmond - Eindhoven Centraal – ‘s-Hertogenbosch – Utrecht Centraal – Amsterdam Bijlmer ArenA - Amsterdam Zuid – Schiphol Airport – Leiden Centraal – Den Haag Laan van NOI – Den Haag Hollands Spoor – Delft – Schiedam Centrum – Rotterdam Centraal – Rotterdam Blaak – Dordrecht;
- Twee keer per uur Intercity Maastricht – Sittard – Roermond – Weert – Eindhoven Centraal – ‘s-Hertogenbosch – Utrecht Centraal – Amsterdam Amstel – Amsterdam Centraal – Amsterdam Sloterdijk – Zaandam – Castricum – Alkmaar;
- Twee keer per uur Intercity Heerlen - Sittard – Roermond – Weert – Eindhoven Centraal – ‘s-Hertogenbosch – Utrecht Centraal – Amsterdam Amstel – Amsterdam Centraal – Amsterdam Sloterdijk – Hoorn – Hoorn Kersenboogerd – Hoogkarspel – Bovenkarspel Grootebroek – Bovenkarspel Flora – Enkhuizen;
- In Utrecht Centraal kunnen reizigers zes keer per uur cross-platform overstappen tussen treinen van en naar Eindhoven/Arnhem enerzijds en Schiphol/Amsterdam Centraal anderzijds. De alternerende lijnvoering blijft bestaan.

2.14 Uitwerking vrijdag, zaterdag, zondag en in de avonden

- NS: Op vrijdag, zaterdag en zondag rijdt NS - net als in Dienstregeling 2024 - op deze trajecten elk kwartier een trein. Op deze dagen rijden de volgende Intercity's:
 - Twee keer per uur Intercity Nijmegen – Arnhem Centraal – Ede-Wageningen – Driebergen-Zeist – Utrecht Centraal – Amsterdam Amstel – Amsterdam Centraal en verder naar Den Helder.
 - Twee keer per uur Intercity Nijmegen – Arnhem Centraal – Ede-Wageningen – Veenendaal-De Klomp – Utrecht Centraal – Amsterdam Bijlmer ArenA – Amsterdam Zuid – Schiphol Airport – Leiden Centraal – Den Haag Centraal;
 - Twee keer per uur Intercity Venlo – Blerick – Horst-Sevenum – Deurne – Helmond - Eindhoven Centraal – ‘s-Hertogenbosch – Utrecht Centraal – Amsterdam Bijlmer ArenA - Amsterdam Zuid – Schiphol Airport – Leiden Centraal – Den Haag Laan van NOI – Den Haag Hollands Spoor – Delft – Schiedam Centrum – Rotterdam Centraal – Rotterdam Blaak – Dordrecht.
 - Op deze dagen kunnen reizigers in Utrecht Centraal elk kwartier cross-platform overstappen tussen treinen van en naar Eindhoven/Arnhem enerzijds en Schiphol/Amsterdam Centraal anderzijds.

De laatste Intercity van de dag van Nijmegen (vertrek 23:43 uur) naar Utrecht Centraal zal doorrijden naar Amsterdam Centraal. Dat vinden we mooi meegenomen.

- NS: Op de rustige momenten aan de randen van de dag rijdt Intercity 3100 niet tussen Utrecht Centraal en Nijmegen. NS kiest er namelijk voor om - net als nu – de Intercity altijd te rijden, vanwege diverse regionale aansluitingen Arnhem. Op die rustige momenten stappen reizigers uit de richting Arnhem en Nijmegen enerzijds en tussen Amsterdam Zuid en Schiphol Airport anderzijds over (net als in Dienstregeling 2024) in Utrecht Centraal. Op dit moment bedraagt in Utrecht Centraal de overstaptijd vier tot vijf minuten. In de nieuwe structuur wordt dit circa achttien minuten.

Bijna een kwartier extra overstaptijd vinden wij een onwenselijke achteruitgang in overstaptijd waar wij ons zorgen om maken.

2.15 Versnelling Intercity Nijmegen – Schiphol Airport

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

We zijn blij met deze versnelling.

2.16 Bediening station Veenendaal – De Klomp

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

Fijn dat is ingegaan op onze wens om dwarsverbanden te leggen met het regionale openbaar vervoer.

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

- NS: Op zaterdag en zondag rijdt NS de Intercity Arnhem Centraal – Utrecht Centraal – Schiphol Airport weer van en naar Nijmegen. Nijmegen is daarmee ook in het weekend tussen circa 09:00 en 21:30 uur weer vier keer per uur rechtstreeks per Intercity verbonden met de Randstad en op zondag tussen circa 10:30 en 21:30 uur.
- Op maandag tot en met vrijdag rijdt NS een extra vroege Intercity van Arnhem Centraal naar Amsterdam (vertrek 05:31 uur). NS start Intercity 3114 (vertrek 05:46 uur uit Arnhem) in Utrecht Centraal op in plaats van in Arnhem Centraal. Hierdoor start de kwartierdienst vanuit Arnhem richting Utrecht een kwartier later op (om 06:00 uur).
- Op maandag tot en met donderdag rijdt NS de laatste trein van Nijmegen (vertrektijd 23:43 uur) naar Utrecht Centraal door naar Amsterdam Centraal zodat reizigers vanuit Arnhem en Nijmegen een latere rechtstreekse verbinding met Amsterdam krijgen. Op vrijdag en zaterdag is dit in Dienstregeling 2024 al het geval.

- Ook rijdt NS op maandag tot en met zondag Intercity 3176 na Utrecht Centraal (en zondag Schiphol Airport) door naar Den Haag Centraal. Daarnaast voegt NS op elke dag een extra Intercity toe vanuit Nijmegen (vertrektijd 21:28 uur) naar Schiphol Airport en Den Haag Centraal.
- Tot slot wil NS Nijmegen in de vroege ochtend en late avond beter verbinden met de Randstad. Zo rijdt NS op zondagochtend Intercity 3022 als volwaardige Intercity (vertrek uit Nijmegen om 07:43 uur). Reizigers van en naar de tussengelegen stations kunnen gebruik maken van de Sprinter (vertrek uit Nijmegen om 07:03 uur of 08:03 uur).
- Op maandag tot en met zondag rijdt NS in de late avond Intercity 3085 (vertrek uit Arnhem Centraal om 00:05 uur) en Intercity 3087 (vertrek uit Arnhem Centraal om 00:35 uur) tussen Arnhem en Nijmegen als volwaardige Intercity. Om deze ritten te kunnen versnellen rijdt NS maandag tot en met zondag een extra Sprinter van Arnhem Centraal (vertrektijd 00:41 uur, rit 7690) naar Nijmegen. Hierdoor krijgen reizigers van en naar stations Arnhem Zuid en Nijmegen Lent ook een extra late verbinding.

We zijn blij met bovenstaande optimalisaties.

2.18 Sprinter Utrecht – Tiel/'s-Hertogenbosch

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

Dit vinden wij prima.

2.19 Uitwerking frequentieverhoging Sprinter Breukelen – Driebergen-Zeist – Rhenen

- De sprinter Breukelen – Rhenen biedt net als voorgaande jaren de basisbediening op dit traject. Vanuit Rhenen vertrekt de eerste Sprinter op werkdagen voortaan een kwartier later, namelijk om 06:08 uur (aankomst in Utrecht om 06:46 uur), in plaats van 05:53 uur. De late rit van Rhenen naar Den Helder (rit 7384, vertrek 23:38 uur uit Rhenen) rijdt voortaan niet verder dan Breukelen, waar een overstap geboden wordt op een vervangende Sprinter richting Amsterdam en verder.

Deze lichte achteruitgang vinden wij acceptabel, maar vragen wel uw aandacht voor de terugkeer van de spitsreinen Veenendaal Centrum.

Datum
19 maart 2024

Zaaknummer
2024-002735

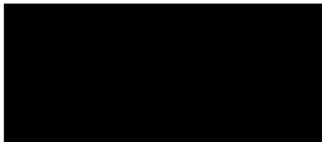
Blad
15 van 15

3 Vragen?

Heeft u vragen? Neem dan gerust contact op met de provincies Gelderland en Overijssel, die dit advies mede hebben opgesteld namens de decentrale overheden zoals verenigd in de OV- en Spoortafel Oost. Uw reactie zien wij met belangstelling tegemoet.

Mede namens Gedeputeerde Staten van Overijssel,
met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten van Gelderland,



Henri Lenferink
commissaris van de Koning



Frederik van Ardenne
secretaris