



Bijlage 2 bij brief CC/PA/KK-333

Adviesaanvraag Locov Dienstregeling 2007

Deel II: Uitwerking ontwerp

ONDER EMBARGO TOT 18-01-2006, 16.00 UUR



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	De dienstregeling 2007 in kort bestek	4
2.1	Hooflijnen nieuw ontwerp dienstregeling	4
2.2	Overzicht van de frequenties	5
2.3	Overzicht van de series	6
2.4	Fasering	6
3	Uitwerking op regionaal niveau	8
3.1	Inleiding	8
3.2	Randstad	8
3.2.1	Marktontwikkeling	8
3.2.2	Hoofdkenmerken dienstregeling	9
3.2.3	Kenmerken per corridor	9
3.3	Zuid Nederland	19
3.3.1	Marktontwikkeling	19
3.3.2	Hoofdkenmerken dienstregeling	19
3.3.3	Kenmerken per corridor	19
3.4	Noord Oost Nederland	23
3.4.1	Marktontwikkeling	23
3.4.2	Hoofdkenmerken dienstregeling	23
3.4.3	Kenmerken per corridor	24
3.5	Aanpassingen tijdens avond- en weekendperiode	27
	Bijlage	
	Figuur a - Overzichtskaart met dienstregeling 2007 (eerste fase)	29
	Figuur b - Overzichtskaart met dienstregeling 2009 (eindfase)	30



1 Inleiding

De adviesaanvraag bestaat uit twee delen: dit deel (II) en een deel I waarin wij de algemene aspecten van het ontwerp toelichten (aanleiding, doelstelling, uitgangspunten, dilemma's tijdens het ontwerp, resultaat en fasering).

In dit deel van de adviesaanvraag geven wij inzicht in de voorgenomen uitwerking van de basisuurpatronen van dienstregeling 2007 op landelijk, regionaal en op baanvakniveau en de aanpassingen tijdens avond- en weekendperiode. Tevens is aangegeven wat de structuur van de dienstregeling voor 2009 is, zodat helder is wat er na 2007 gaat gebeuren. 2007 is immers een eerste stap in de wijziging van de landelijke dienstregeling, die doordat niet alle benodigde infrastructuur tegelijkertijd gereed is en doordat de Betuweroute en de HSL-zuid niet direct volledig in gebruik genomen worden, gefaseerd ingevoerd wordt.

Samenwerking met vele partijen

Met het ministerie van V&W is gesproken over de nieuwe dienstregeling in het kader van de totstandkoming van het Vervoerplan 2006. De adviesaanvraag is de uitkomst van een proces waaraan door vele partijen hard is gewerkt. Het maken van een nieuwe dienstregeling die voldoet aan de gevraagde uitgangspunten, randvoorwaarden en criteria is een geweldig moeilijke opgave. De nieuwe dienstregeling is allereerst het resultaat van een unieke samenwerking tussen de partijen binnen de spoorsector; de dienstregeling is gezamenlijk door Prorail, goederenvervoerders en NS ontwikkeld.

Tevens is tijdens het ontwerpproces frequent overleg gevoerd met andere betrokken partijen, zoals LOCOV (Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer), de regionale overheden en de rijksoverheid.

Met de consumentenorganisaties in het LOCOV is (vooral in de expertgroep Dienstregeling) de afgelopen twee jaar in alle openheid bijna maandelijks met elkaar gediscussieerd over een opzet van een nieuwe dienstregeling, die het beste aansluit bij de wensen van de klant. Het was een boeiend en soms ook spannend proces. Door dit overleg zijn wij in staat geweest om reeds in het ontwerpproces de verbetersuggesties van de consumentenorganisaties in het LOCOV zoveel mogelijk mee te nemen.

Ook met de regionale overheden is intensief gesproken over een dienstregeling die zo optimaal mogelijk aansluit bij de wensen en plannen op vervoersgebied in de diverse regio's.

De regionale overheden zijn sinds eind 2003 regelmatig (gemiddeld één keer per kwartaal) geconsulteerd over de nieuwe dienstregeling. In deze bijeenkomsten zijn de wensen van de regionale overheden ten aanzien van het spoorvervoer op het Hoofdrailnet ingebracht. De grote meerderheid van deze wensen is opgenomen in het nieuwe ontwerp. In het Vervoerplan 2006 dat aan het ministerie van V&W is aangeboden is een doorkijk opgenomen van de dienstregeling 2007 en het daarmee verbonden ontwerpproces.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 geven wij de hoofdlijnen van de nieuwe dienstregeling en de daarbij te hanteren fasering aan. In hoofdstuk 3 volgt de uitwerking van de dienstregeling per regio op landelijk, regionaal en op baanvakniveau en de aanpassingen tijdens avond- en weekendperiode.

2 De dienstregeling 2007 in kort bestek

2.1 Hooflijnen nieuw ontwerp dienstregeling

Met de dienstregeling 2007 kunnen reizigers betrouwbaarder en gemakkelijker op hun bestemming komen. De belangrijkste kenmerken zijn:

- Een hoogfrequente Intercitydienst (vrijwel overal 4 keer per uur) in en om de Randstad ten behoeve van het lange afstandsvervoer;
- Een hoogfrequente Sprinterdienst (vrijwel overal 4 keer per uur) in en om de Randstad ten behoeve van het regionale en stadgewestelijke vervoer;
- Nieuwe rechtstreekse verbindingen, onder andere:
 - Den Haag Centraal – Amsterdam-Zuid¹
 - Leiden – Amersfoort/Enschede/Groningen/Leeuwarden¹
 - Zandvoort – Amsterdam
 - Ede-Wageningen - Zutphen.

Om de betrouwbaarheid van de hele dienstregeling te vergroten vervallen enkele van de huidige directe verbindingen;

- Sterk verbeterde aansluitingen tussen internationale en binnenlandse treinen door aanpassing van de tijden aan de ons omringende landen. De regionale aansluitingen in onder andere Heerlen, Venlo, Maastricht en Enschede zullen hierdoor verbeteren. De hogesnelheidstreinen (ICE en HSA-treinen) hebben een goede aansluiting op de binnenlandse treinen en vice versa.
- Wanneer de HSL-Zuid volledig in gebruik is genomen kunnen reizigers vanuit Amsterdam en Schiphol, ieder uur eenmaal naar Parijs, eenmaal naar Brussel, tweemaal naar Breda en tweemaal naar Rotterdam reizen. Vanuit Den Haag rijdt ieder uur een shuttle naar Rotterdam die aansluit op de Hogesnelheidslijn en eenmaal per twee uur een directe verbinding via Breda met Brussel. In totaal rijden tussen Amsterdam en Rotterdam 6 snelle treinen per uur. De internationale trein tussen Berlijn en Amsterdam is in 2007 geheel geïntegreerd in de binnenlandse dienstregeling en rijdt vanaf 2009 door via Schiphol naar Den Haag Centraal;
- Voor de periode 2007-2010 staat de opening van een aantal stations gepland. Het betreft: in ieder geval:
 - Groningen Europapark
 - Helmond Brandevoort
 - Sassenheim
 - Tiel Passewaaij
 - Utrecht Zuilen

Daarnaast vindt overleg plaats met regionale overheden over de opening van de beoogde stations:

- Almere Poort
- Amsterdam Holendrecht
- Amsterdam Sloterdijk Hemboog, in combinatie met Purmerend Weidevenne
- Halfweg-Zwanenburg
- Haarlem West (verplaatsing van het station)
- Amsterdam Watergraafsmeer.
- Krommenie- Assendelft (verplaatsing van het station).

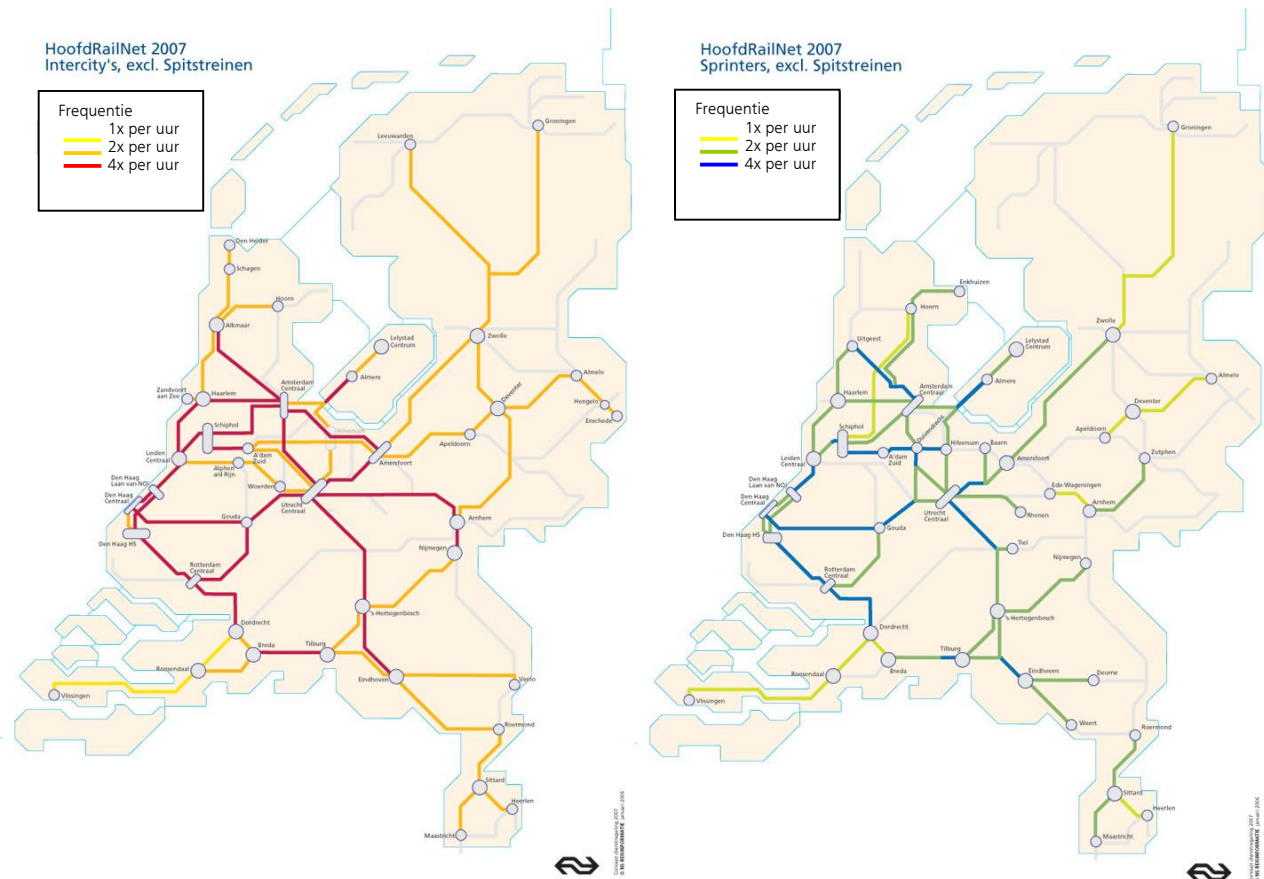
¹ Zodra de HSL-Zuid volledig in gebruik is genomen naar verwachting medio 2008.



De dienstregeling 2007 is een transparante en eenduidige dienstregeling. Op veel trajecten in en om de Randstad rijden per uur vier Intercity's en vier Sprinters. Door integratie van de Intercity en sneltreinen is de verdeling over het uur verbeterd en rijden deze treinen ieder kwartier en bieden daarmee een optimale verdeling van de reismogelijkheden. Ook wordt eenduidiger waar de treinen wel en niet stoppen. Buiten de Randstad worden meestal halfuursdiensten geboden. Ook deze treindiensten hebben een transparanter stopregime dan vandaag de dag.

2.2 Overzicht van de frequenties

Hieronder volgt een grafische weergave van de frequentie van de dienstregeling.



2.3 Overzicht van de series

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de treinseries van de nieuwe dienstregeling.

Tabel 1. Overzicht treinseries nieuwe dienstregeling (HoofdRailnet en exclusief spitsstoevoegers).

Van	Naar	Type	Via
Den Haag Centraal/Rotterdam	Groningen/Leeuwarden	IC	Utrecht, Amersfoort
Den Haag Centraal/Rotterdam	Enschede	IC	Utrecht, Amersfoort
Schiphol	Enschede	IC	Amsterdam Zuid/WTC, Amersfoort
Schiphol	Groningen	IC	Amsterdam Zuid/WTC, Amersfoort
Amsterdam Centraal	Amersfoort	IC	
Den Haag Centraal	Nijmegen	IC	Utrecht
Rotterdam Centraal	Amersfoort Schothorst	IC	Utrecht
Den Helder	Nijmegen	IC	Amsterdam, Utrecht
Schagen	Maastricht/Heerlen	IC	Amsterdam, Utrecht, Eindhoven
Schiphol	Eindhoven	IC	Amsterdam Zuid/WTC, Utrecht
Den Haag Centraal	Venlo	IC	Rotterdam, Breda
Roosendaal	Arnhem	IC	Tilburg, Den Bosch, Nijmegen
Zwolle	Nijmegen	IC	Arnhem
Amsterdam Centraal	Breda	IC	Haarlem, Rotterdam
Amsterdam Centraal	Vlissingen	IC	Schiphol, Rotterdam
Den Haag Centraal	Amsterdam Centraal	IC	Schiphol
Lelystad Centrum	Amsterdam Centraal	IC	
Almere Oostvaarders	Utrecht Centraal	IC	Hilversum
Amsterdam Centraal	Zandvoort aan Zee	IC	Haarlem
Leiden Centraal	Utrecht Centraal	IC	Alphen a/d Rijn
Den Haag Centraal	Hoorn	IC	Haarlem, Uitgeest
Amsterdam Centraal	Amersfoort Schothorst	Sneltrein (1)	
Enkhuizen	Amsterdam Centraal	Sprinter	
Den Haag Centraal	Haarlem	Sprinter	Leiden
Amsterdam Centraal	Uitgeest	Sprinter	Haarlem
Amsterdam Centraal	Hoofddorp	Sprinter	
Hoorn Kersenboogerd	Hoofddorp	Sprinter	Zaandam
Uitgeest	Amsterdam Centraal	Sprinter	Zaandam
Zwolle	Groningen	Sprinter	
Apeldoorn	Almelo	Sprinter	
Zutphen	Ede-Wageningen	Sprinter	Arnhem
Den Bosch	Nijmegen	Sprinter	
Utrecht Centraal	Zwolle	Sprinter	
Utrecht Centraal	Baarn	Sprinter	Bilthoven
Lelystad Centrum	Hoofddorp	Sprinter	Amsterdam Zuid/WTC
Utrecht Centraal	Leiden	Sprinter	Hilversum, Amsterdam Zuid/WTC, Schiphol
Leiden	Dordrecht	Sprinter	Rotterdam
Almere Oostvaarders	Amsterdam Centraal	Sprinter	
Rhenen	Amsterdam Zuid WTC	Sprinter	Utrecht
Rotterdam Centraal	Uitgeest	Sprinter	Gouda, Woerden, Amsterdam
Den Haag Centraal	Utrecht Centraal	Sprinter	Gouda
Den Haag Centraal	Gouda Goverwelle	Sprinter	
Vlissingen	Roosendaal	Sprinter	
Den Haag Centraal	Roosendaal	Sprinter	Rotterdam, Dordrecht
Breda	Den Bosch	Sprinter	Tilburg
Tilburg West	Deurne	Sprinter	Eindhoven
Den Bosch	Weert	Sprinter	Eindhoven
Roermond	Maastricht Randwyck	Sprinter	Sittard
Sittard	Heerlen	Sprinter	
Utrecht Centraal	Den Bosch	Sprinter	Geldermalsen
Utrecht Centraal	Tiel	Sprinter	Geldermalsen

(1) Betreft overgangssituatie

2.4 Fasering

Zoals u in de hierna volgende detailanalyse in hoofdstuk 3 kunt zien, komt de nieuwe dienstregeling tot volledige implementatie in 2009. Dan is een aantal uitbreidingen aan de infrastructuur gereed en



is voorzien dat de Betuwelijn en de HSL-Zuid geheel in gebruik zijn. Daarom is er een overgangsmodel ontworpen.

De belangrijkste verschillen tussen het overgangsmodel en het eindbeeld in 2009 zijn:

- Nog geen volledige dienstregeling voor HSA in 2007. Daardoor blijft in 2007 de structuur en tijdligging onveranderd van de treinseries die parallel aan de HSA liggen (Amsterdam via Haarlem of Schiphol naar Rotterdam en verder naar Breda en Zeeland).
- Sprinternet tussen Utrecht en Amsterdam krijgt tot 2009 een aangepaste structuur, doordat er nog geen keervoorziening is bij Breukelen (realisatie gepland eind 2008).
- De treinen tussen Hoorn en Schiphol/Amsterdam blijven zolang de 'Hembooghalte' te Sloterdijk niet gereed is gehandhaafd conform de huidige dienstregeling.
- De treinverbindingen in Flevoland en het Gooi blijven gelijk aan de huidige dienstregeling zolang Hilversum nog geen extra eilandperron heeft dat nodig is voor een robuuste Intercity-bediening (gepland 2009). De tijdligging wordt in 2007 al wel aangepast aan de nieuwe symmetrie vanwege het maakbaar maken van de dienstregeling.
- De Schipholtunnel heeft volgens ProRail in 2007 een maximum capaciteit van 20 treinen per uur per richting. De derde en vierde Utrechtboogtrein gaan daarom in 2007/2008 nog niet rijden. Gepland is dat vanaf 2009 de infrastructuur is aangepast waardoor 24 treinen per richting per uur door Schiphol kunnen worden verwerkt.
- Daar waar er nieuwe stations gepland zijn die in 2007 nog niet gereed zijn, is de dienstregeling zo ontworpen dat de stations waarvan nu al bekend is dat ze gebouwd en gefinancierd worden in een later stadium ingepast kunnen worden zonder aanpassingen in de structuur van de dienstregeling. Deze stations zijn in hoofdstuk 2 genoemd.

Wanneer welke stap exact wordt gemaakt van 2007 naar 2009 hangt sterk af van de ingebruikname van de HSL-Zuid door HSA en de realisatie van de bovenstaande infrastructurele maatregelen.

In de bijlage geven wij een overzichtskaart met de dienstregeling 2009 (eindbeeld) en een overzichtskaart met de dienstregeling 2007 (eerste fase).

3 Uitwerking op regionaal niveau

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bevat een overzicht van de nieuwe dienstregeling per regio. Om de wijzigingen inzichtelijk te maken wordt een algemene beschrijving gegeven van de wijzigingen per landsdeel:

- Randstad,
- Zuid Nederland
- Noord en Oost Nederland.

Per landsdeel wordt de marktontwikkeling en de hoofdkenmerken van de opzet van de nieuwe dienstregeling gegeven. Dit wordt vervolgens per corridor (gebied waar meerdere met elkaar samenhangende treinverbindingen worden geboden) uitgewerkt. Van iedere corridor zijn de belangrijkste kenmerken van de dienstregeling aangegeven, evenals de belangrijkste keuzes die hieraan ten grondslag liggen. Ieder onderdeel wordt afgesloten met een tabel waarin een totaaloverzicht van de dienstregeling op die corridor wordt gegeven. In deze tabellen wordt steeds zowel de dienstregeling van 2007, het eindbeeld van 2009 en de huidige dienstregeling (2006) weergegeven. Op deze wijze worden de verschillen met de huidige dienstregeling en de fasering tot het eindbeeld in één oogopslag duidelijk.

3.2 Randstad

3.2.1 Marktontwikkeling

De grootste groeimogelijkheden doen zich voor in de Randstad. Mede door de congestieproblematiek is de trein hier een goed alternatief voor de auto. Tegelijkertijd stelt juist in deze regio de schaarse spoorinfrastructuur beperkingen aan het creëren van betere of nieuwe reismogelijkheden voor klanten.

Door de regionale overheden in Noord Holland, Zuid Holland, Flevoland en Utrecht worden diverse wensen geuit om het stadsgewestelijk vervoer te stimuleren.

Op basis van overleg met het Platform Bereikbaarheid Noordvleugel (waarin de provincie Noord-Holland, provincie Flevoland, het Regionaal Overlegorgaan Amsterdam, de Gemeente Amsterdam en overige gemeenten zijn vertegenwoordigd) is vooral gekeken op welke wijze het woon-werkverkeer van en naar Amsterdam nog beter bediend kan worden. Daarbij is er de wens om in deze regio 8 nieuwe stations te openen (waarvan 2 te verplaatsen stations).

Voor de Kop van Noord-Holland speelt de wens om de reismogelijkheden naar Amsterdam te verbeteren. Van en naar Schiphol wordt uitgegaan van een forse groei.

In Flevoland zijn in de afgelopen periode nieuwe treindiensten toegevoegd. In de nieuwe opzet van de dienstregeling wordt hierop voortgebouwd, rekening houdend met verdere groei van het aantal reizigers in die regio.

De Zuidas van Amsterdam wordt, gelet op de sterke stijging van de aantallen reizigers, qua bestemming steeds belangrijker zeker als de metrolijn van Noord naar Zuid Amsterdam is gerealiseerd en het centrum van Amsterdam eenvoudig is te bereiken vanaf Amsterdam Zuid.

In Zuid-Holland wordt de dienstregeling ontwikkeld in lijn met de plannen van Stedenbaan, waarbij de provincie, stadsregio's en Zuid-Hollandse gemeenten zijn betrokken.

De komst van de hogesnelheidstreinen die via de HSL-Zuid rijden, creëert nieuwe mogelijkheden voor het binnenlands vervoer. Veel klanten in deze regio die thans gebruik maken van de Intercity's gaan

gebruik maken van de HSA. Hierdoor ontstaan op de Oude Lijn nieuwe mogelijkheden om om te gaan met het aanbod van treinen. Het stadsgewestelijk vervoer heeft veel potentie tot groei in deze regio. Hierdoor ontstaan op de Oude Lijn nieuwe vervoersmogelijkheden. Wij gaan hier uit van een sterke groei van stadsgewestelijk vervoer.

In de regio Utrecht is de dienstregeling ontwikkeld in lijn met de visie van Randstadspoor. De ambitie is hier de reismogelijkheden rond Utrecht te vergroten. In deze regio kan de inzet van financiële middelen voor infrastructuur nieuwe infrastructuur en stations mogelijk maken. Ook in het Gooi is sprake van een groeiende markt.

3.2.2 Hoofdkenmerken dienstregeling

De hoofdkenmerken voor de dienstregeling in de Randstad zijn:

- De treinverbindingen van en naar de stations Amsterdam Centraal, Schiphol en Utrecht Centraal vormen het vertrekpunt voor het nieuwe ontwerp. Deze stations zijn namelijk de belangrijkste knooppunten in deze regio, waar vele treinverbindingen elkaar ontmoeten. De capaciteit om treinen te verwerken is er beperkt. Daarmee zijn het ook kwetsbare knooppunten in het treinsysteem. Gekeken is met welke combinatie dan wel splitsing van treinverbindingen een betrouwbaardere dienstregeling kan worden gerealiseerd. Dit heeft geleid tot een aantal andere keuzes in vergelijking met de huidige situatie. De aantallen reizigers die hiervan voor- en nadelen ondervinden hebben een belangrijke rol gespeeld bij de uiteindelijk gemaakte keuzes. De wijzigingen worden in de verdere uitwerking nader toegelicht.
- De indienststelling van de HSL-Zuid leidt tot een verdere uitbreiding van de dienstregeling in 2008 en 2009: een nieuwe verbinding in de Randstad én op de vrijkomende bestaande infrastructuur vooral nieuwe verbindingen van en naar Den Haag Centraal en Amsterdam Zuid. Tevens wordt de betrouwbaarheid van de aangeboden vervoersmogelijkheden vergroot.
- Tegelijk neemt door het vervoer via de HSL-Zuid en andere wensen als hoogfrequente stoptreinen in de Zuidelijke Randstad (Stedenbaan) ook de druk op een aantal bestaande knooppunten verder toe. Dit speelt vooral bij de Westtak, Amsterdam Centraal, Schiphol, Den Haag Centraal, Rotterdam Centraal en de Willemsspoortunnel. Dankzij het gezamenlijke herontwerp rijden met een beperkte of zelfs geen uitbreiding van de infrastructuur méér treinen door het gezamenlijke herontwerp van de dienstregeling.

3.2.3 Kenmerken per corridor

Corridor Amsterdam/Schiphol-Flevoland en Hilversum/Amersfoort/Utrecht-Flevoland

De vervoermarkt in Flevoland en het Gooi vraagt een frequente bediening van alle stations én dat de stations die als regionale knooppunten fungeren worden opgenomen in het landelijke Intercitystelsel voor het lange afstandsvervoer. Deze vervoermarkt vraagt óók dat zowel Amsterdam Centraal als Amsterdam Zuid/Schiphol vanuit Flevoland en het Gooi rechtstreeks bereikbaar zijn. Het vervoer in dit gebied kenmerkt zich door de zware forensenstromen tussen Flevoland/'t Gooi en de regio Amsterdam. In 2005 is de dienstregeling al afgestemd op deze vervoerstromen. Om deze reden is de dienstregeling 2007 op deze corridor nauwelijks gewijzigd ten opzichte van de huidige situatie.

De belangrijkste kenmerken van de nieuwe dienstregeling in het Gooi zijn:

- In het eindbeeld stoppen de intercity's tussen Amersfoort en Amsterdam Centraal/Schiphol in Hilversum. Hilversum wordt hiermee volledig opgenomen in het landelijke Intercity-netwerk;
- Door de integratie van sneltrein en intercity in het Gooi komt infrastructuurcapaciteit beschikbaar en wordt het mogelijk om in het Gooi 4 sprinters per uur te rijden die alle stations in het gebied bedienen.



Per saldo profiteren veel reizigers van de opname van Hilversum in het landelijke Intercity-netwerk en de verbeterde bediening van veel kleinere stations in het Gooi. Voor 2007 zijn nog geen mutaties doorgevoerd, omdat het hiervoor benodigde tweede eilandperron te Hilversum niet voor aanvang dienstregeling 2007 gereed is. In 2007 blijft de huidige sneltrein tussen Amersfoort en Amsterdam Centraal rijden. De intercity's tussen Amersfoort en Amsterdam Centraal/Schiphol zullen nog niet in Hilversum stoppen.

Tussen Almere Oostvaarders-Hilversum-Utrecht rijdt de hele dag 2 keer per uur een Intercity die op alle stations van Almere stopt. Het aantal reizen via de Gooiboog neemt naar verwachting toe van circa 3.000 per werkdag in 2004 tot 4.250 in 2010.

Corridor Amsterdam/Schiphol-Flevoland/Hilversum/Amersfoort en Utrecht-Flevoland		
Dienstregeling 2006	Dienstregeling 2007	Dienstregeling 2009
Lelystad– Amsterdam CS / Schiphol 2x sneltrein Lelystad – Amsterdam C 2 spits sneltreinen Lelystad – Schiphol in Ochtendspits 2x stoptrein Almere Oostvaarders – Amsterdam C 2x stoptrein Lelystad - Hoofddorp 2x zonetrein Almere Oostvaarders/Naarden Bussum - Hilversum-Sportpark - Overvecht-Utrecht C (Uitdunning: in dal ma/vr 1x per uur tussen Almere Oostvaarders en Naarden-Bussum en in avond en weekend 1x per uur tussen Almere Oostvaarders en Utrecht C)	2x Intercity Lelystad – Amsterdam C 2x spits Intercity Lelystad – Schiphol (2x heen in OS en 2x terug in AS) 2x Sprinter Almere Oostvaarders – Amsterdam C 2x Sprinter Lelystad - Hoofddorp 2x Intercity Almere Oostvaarders-stop tot Naarden Bussum – Hilversum – Hilversum Sportpark – Utrecht Overvecht – Utrecht C	2x Intercity Lelystad – Amsterdam C 2 spits Intercity Lelystad – Schiphol (2x heen in OS en 2x terug AS) 2x Sprinter Almere Oostvaarders – Amsterdam C 2x Sprinter Lelystad - Hoofddorp 2x Intercity Almere Oostvaarders-stop tot Naarden Bussum – Hilversum – Hilversum Sportpark – Utrecht Overvecht – Utrecht C
Amersfoort-Hilversum-Amsterdam CS / Schiphol 2x Intercity Amersfoort - Amsterdam C 2x Intercity Amersfoort - Duivendrecht - Amsterdam Zuid/WTC - Schiphol 2x stoptrein (Utrecht C) - Hilversum - Amsterdam Zuid/WTC - Hoofddorp - Leiden 2x sneltrein Amersfoort Schothorst - Hilversum - Weesp - Amsterdam C - Alkmaar	2x Intercity Amersfoort - Amsterdam C 2x Intercity Amersfoort - Amsterdam Zuid/WTC - Schiphol 2x Sprinter Utrecht C - Hilversum - Amsterdam Zuid/WTC - Hoofddorp - Leiden 2x sneltrein (Amersfoort Vathorst)- Amersfoort - Hilversum - Weesp - Amsterdam C	2x Intercity Amersfoort - Amsterdam C 2x Intercity Amersfoort - Amsterdam Zuid/WTC - Schiphol 2x Sprinter (Utrecht C) - Hilversum - Amsterdam Zuid/WTC – Hoofddorp 2x Sprinter Amersfoort - Amsterdam C
Utrecht CS-Baarn 2x stoptrein Utrecht C - Baarn	2x Sprinter Utrecht C - Baarn	2x Sprinter Utrecht C - Baarn
Intercity/Sneltreinstations: Amersfoort (IC), Baarn, Hilversum, Naarden-Bussum, Weesp, Almere Buiten, Almere Centrum, Duivendrecht (IC), Amsterdam Zuid/WTC (IC), Schiphol (IC)	Stations waar Intercity's of sneltreinen stoppen: Amersfoort (IC), Baarn, Hilversum, Naarden-Bussum, Weesp, Almere Buiten (IC), Almere Centrum (IC), Duivendrecht (IC), Amsterdam Zuid/WTC (IC), Schiphol (IC), Hilversum Sportpark, Utrecht Overvecht (allen ri Almere) Tussen Almere Oostvaarders en Naarden-Bussum worden alle stations door de Intercity Almere Oostvaarders-Utrecht bediend	Stations waar Intercity stopt: Amersfoort, Hilversum, Almere Buiten, Almere Centrum, Duivendrecht, Amsterdam Zuid/WTC, Schiphol, Hilversum Sportpark, Utrecht Overvecht (allen ri Almere) Tussen Almere Oostvaarders en Naarden-Bussum worden alle stations door de Intercity Almere Oostvaarders - Utrecht bediend.

In deze en alle volgende tabellen zijn de frequenties per uur gegeven.

Corridor Gouda/Utrecht – Amsterdam Centraal/Schiphol

Op de corridor Amsterdam-Utrecht wordt met het eindbeeld van 2009 het reizen per Intercity sterk verbeterd door één meer rechtstreekse én snellere verbindingen tussen Utrecht en de regio Amsterdam/Schiphol aan te bieden. Van deze verbetering profiteren praktisch alle reizigers op deze corridor, in 2004 circa 67.000 reizen per werkdag en in 2010 naar verwachting bijna 83.000. Door een frequentere bediening tussen de regio Rotterdam/Gouda en het Zuidoost deel van de regio Amsterdam én de aanliggende corridors zal de vervoersvraag stijgen. Aan deze marktvrage wordt in de dienstregeling 2009 voldaan door meer rechtstreekse Intercity's in te zetten en een hogere frequentie van de Sprinterverbinding te realiseren tussen Rotterdam/Gouda en Amsterdam. Om de betrouwbaarheid van de treindiensten tussen Utrecht en Amsterdam en aanliggende corridors te verhogen is op Amsterdam Centraal het principe van onafhankelijke corridors toegepast. Hierdoor is een aantal nieuwe directe verbindingen ontstaan en een aantal huidige directe verbindingen komt te vervallen.

De belangrijkste kenmerken van de nieuwe dienstregeling zijn:



- In 2007 wordt op de corridor het eindbeeld voor 2009 gefaseerd ingevoerd, omdat de hiervoor noodzakelijke aanpassingen aan de infrastructuur op Schiphol nog niet gereed zijn. Mede als gevolg van het vervallen van de overstap in Duivendrecht, de verhoging van de frequentie en de ontwikkelingen aan de zuidzijde van Amsterdam verwachten wij in 2010 20.000 reizen per werkdag tussen Utrecht en Amsterdam Zuid/Schiphol te faciliteren (tegen 8.000 in 2004);
- Tussen Utrecht en Amsterdam Centraal rijdt ieder kwartier een Intercity met een tussenstop op station Amsterdam Amstel met Alkmaar/Den Helder als eindbestemming. Hierdoor ontstaat door
- Amsterdam een onafhankelijke corridor, wat bijdraagt aan de grotere betrouwbaarheid van het knooppunt Amsterdam. Hiervan profiteren circa 200.000 reizen per werkdag;
- Tussen Utrecht en Amsterdam Zuid en Schiphol rijdt 2 keer per uur een Intercity met een stop op station Amsterdam Bijlmer;
- De Sprinter Rotterdam-Gouda- Amsterdam Centraal gaat frequenter rijden, namelijk 2 keer per uur. Wij verwachten hierdoor een groei van het aantal reizen van 11.000 reizen per werkdag in 2004 naar 27.000 reizen per werkdag in 2010;
- De Sprinter uit Utrecht rijdt 2 keer per uur via de Utrechtboog tot Amsterdam Zuid en heeft in Breukelen een aansluiting op de Sprinter naar Amsterdam Centraal. In het eindbeeld wordt de frequentie van de Intercity tussen Utrecht en Schiphol verhoogd naar 4 keer per uur en rijdt de Sprinter uit Utrecht tot Breukelen (omdat keren in Breukelen in 2007 nog niet mogelijk is door het nog ontbreken van de benodigde voorzieningen, rijdt deze Sprinter in de dienstregeling 2007 tot Amsterdam Zuid). In Breukelen wordt in 2009 een aansluiting geboden op de Sprinter naar Amsterdam Centraal (in Duivendrecht kan worden overgestapt voor de richting Schiphol). Tegelijk wordt de betrouwbaarheid van de treindiensten rondom Amsterdam op deze wijze het beste gewaarborgd.

Corridor Gouda/Utrecht – Amsterdam Centraal/Schiphol		
Dienstregeling 2006	Dienstregeling 2007	Dienstregeling 2009
4x Intercity Utrecht C - Amsterdam C (2x door Haarlem / 2x door Den Helder) 2x Intercity Utrecht C - Schiphol	4x Intercity Utrecht C – Amsterdam C (4x door naar Alkmaar / Den Helder) 2x Intercity Utrecht C – Schiphol	4x Intercity Utrecht C – Amsterdam C (4x door naar Alkmaar / Den Helder) 4x Intercity Utrecht C – Schiphol
2x stoptrein Utrecht C – Amsterdam C - Uitgeest	2x Sprinter Utrecht C – Amsterdam Z WTC	2x Sprinter Utrecht C – Breukelen
1x stoptrein Rotterdam C - Woerden - Bijlmer - Amsterdam C	2x Sprinter Rotterdam C - Woerden – Bijlmer – Duivendrecht – Amstel – Amsterdam C - Uitgeest	2x Sprinter Woerden – Bijlmer – Duivendrecht – Amstel – Amsterdam C - Uitgeest
Intercity/Sneltreinstations: Amsterdam Bijlmer (alleen in IC Haarlem), Duivendrecht (alleen IC Den Helder), Amsterdam Amstel (IC), Amsterdam Zuid/WTC (IC)	Stations waar de Intercity's stoppen: Amsterdam Bijlmer (uitsluitend de Intercity's naar Schiphol), Amsterdam Amstel, Amsterdam Zuid/WTC	Stations waar de Intercity's stoppen: Amsterdam Bijlmer (uitsluitend de Intercity's naar Schiphol), Amsterdam Amstel, Amsterdam Zuid/WTC

Corridor Leiden/Zandvoort – Haarlem/Amsterdam

Het verhogen van de betrouwbaarheid van de treinverbindingen op de centrale knooppunten (Amsterdam Centraal en Haarlem) is als uitgangspunt genomen. Hierdoor is een aantal nieuwe directe verbindingen ontstaan en een aantal huidige directe verbindingen komen te vervallen. Alle reizigers die van en naar deze stations reizen - circa 200.000 reizen per werkdag via Amsterdam Centraal, circa 73.000 reizen via Haarlem - profiteren hiervan. Een bepaalde groep reizigers, circa 4.000 reizen per werkdag, krijgt te maken met een extra overstap (bijvoorbeeld reizigers van Haarlem richting Utrecht). Wij hebben gestreefd naar een optimale tijddigging (kwartierdiensten) van de treinen tussen Haarlem en Amsterdam Centraal en naar goede aansluitingen met andere treinen op de stations Haarlem en Amsterdam Centraal (bijvoorbeeld op Amsterdam Centraal 4 keer per uur goede aansluitingen op de Intercity's richting Utrecht). Hierdoor wordt het nadeel als gevolg van extra overstappen voor sommige reizen verder dan Haarlem en Amsterdam Centraal geminimaliseerd. Tegelijkertijd wordt het regionale vervoer verbeterd. Met deze oplossing richten wij ons naast verbetering van de betrouwbaarheid op de zwaarste vervoerstroombaan (verbinding Utrecht-Alkmaar). Dit leidt tot een groei van 3000 reizigers per dag. De klanten in de regio Haarlem worden gecompenseerd met een rechtstreekse trein tussen Zandvoort en Amsterdam (zie ook hierna).



De belangrijkste kenmerken van de nieuwe dienstregeling in 2007 op deze corridor zijn:

- Tussen Zandvoort, Haarlem en Amsterdam Centraal rijdt 2 keer per uur een Intercity met in Amsterdam Centraal een goede aansluiting op de Intercity's in de richting Utrecht/Arnhem. Hiermee wordt de langgekoesterde marktwns, een rechtstreekse verbinding tussen Amsterdam en Zandvoort, ingevuld;
- Tussen Uitgeest, Haarlem en Amsterdam Centraal rijdt 2 keer per uur een Sprinter met in Amsterdam Centraal een goede aansluiting op de Intercity's Utrecht/Eindhoven;
- Als gevolg van de grotendeels onveranderde dienstregeling op de corridor Rotterdam/Den Haag-Schiphol-Amsterdam in 2007 verandert en ook de treinverbindingen op de corridor Den Haag – Haarlem (Alkmaar) – Amsterdam niet. Dit betekent dat de huidige doorgaande sneltrein Den Haag Centraal-Haarlem-Alkmaar-Hoorn in 2007 als Intercity blijft rijden zoals in de huidige dienstregeling en de Intercity vanuit Rotterdam via Haarlem 2x per uur doorrijdt naar Amsterdam Centraal. Ter verbetering van de betrouwbaarheid van de dienstregeling op station Haarlem zal de Intercity Den Haag – Hoorn vanaf 2009 tot Haarlem rijden. Reizigers richting Hoorn kunnen in Haarlem overstappen op de Intercity naar Alkmaar-Hoorn (zie tabel Corridor Den Helder/Hoorn Enkhuizen/ Amsterdam Centraal/Schiphol/Haarlem).

Corridor Leiden/Zandvoort – Haarlem/Amsterdam		
Dienstregeling 2006	Dienstregeling 2007	Dienstregeling 2009
2x sneltrein Rotterdam C - Leiden-Haarlem-Amsterdam C	2x Intercity Rotterdam C - Leiden – Haarlem – Amsterdam C	2x Intercity Rotterdam C - Leiden – Haarlem – Amsterdam C
2x sneltrein Den Haag C - Leiden-Haarlem-Alkmaar-Hoorn	2x Intercity Den Haag C - Leiden – Haarlem - Alkmaar - Hoorn	2x Intercity Rotterdam C - Leiden – Haarlem
2x stoptrein Den Haag C - Leiden-Haarlem	2x Sprinter Den Haag C - Leiden – Haarlem	2x Sprinter Den Haag C - Leiden – Haarlem
2x Intercity Haarlem - Amsterdam C - Utrecht C e.v.	2x Intercity Zandvoort- stopt tot Haarlem - Amsterdam C	2x Intercity Zandvoort- stopt tot Haarlem - Amsterdam C
2x stoptrein Uitgeest – Haarlem – Amsterdam C	2x Sprinter Uitgeest – Haarlem – Amsterdam C	2x Sprinter Uitgeest – Haarlem – Amsterdam C
2x stoptrein Zandvoort – Haarlem		
Intercity/Sneltreinstations: Heemstede Aerdenhout, Haarlem, Amsterdam Sloterdijk	Stations waar de Intercity's stoppen: Heemstede Aerdenhout, Haarlem, Amsterdam Sloterdijk	Stations waar de Intercity's stoppen: Heemstede Aerdenhout, Haarlem, Amsterdam Sloterdijk

Corridor Den Helder/Hoorn/Enkhuizen - Amsterdam Centraal/Schiphol/Haarlem

Op deze corridor is de belangrijkste marktvraag een frequente en snelle bediening van het noordelijke gedeelte van Noord Holland naar de primaire bestemmingen Zaandam, Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal. Op deze corridor worden in 2010 per werkdag circa 65.000 reizen gemaakt (op de passage Kogerveld en Koog Bloemwijk). De Sprinterstations vanaf Uitgeest vragen ook om een frequente bediening naar dezelfde bestemmingen. Daarnaast is er een aanzienlijke vervoersstroom vanuit het noordelijke deel van Noord-Holland naar Haarlem te faciliteren in 2005 van circa 14.000 reizen per werkdag (op de passage Bloemendaal).

Het reizigersvervoer tussen het noordelijk deel van Noord-Holland en Amsterdam West en Schiphol groeit, daarom is frequentieverhoging gewenst (nu 1 keer per uur). Een zeer belangrijke voorwaarde voor een wijziging van de structuur van de dienstregeling tussen Hoorn en Amsterdam/Schiphol is de mogelijke indienststelling van de halte aan de Hemboog (station Sloterdijk) in combinatie met station Purmerend Weidevenne. Dit station is nog onderdeel van overleg met de regionale overheden en zal bij de aanvang van de dienstregeling 2007 niet in dienst zijn. Het openingsregime van de Zaanbrug is in combinatie met het enkelspoor voorbij Hoorn in sterke mate bepalend voor de uiteindelijke dienstregeling in 2009 op deze corridor.

De belangrijkste elementen van de nieuwe dienstregeling zijn:

- Tussen Alkmaar, Heiloo, Castricum, Zaandam, Sloterdijk, Amsterdam Centraal en verder richting Utrecht rijden 4 Intercity's per uur. In 2010 faciliteren deze Intercity's per werkdag ruim 28.000 reizen. Door het bedieningsregime van de spoorbrug Noord Hollandskanaal nabij Alkmaar is het niet mogelijk om station Heiloo volledig in het Intercitynetwerk op te nemen. Bij Heiloo, met circa 3850 in- en uitstappers per werkdag, stopt deze Intercity 2 keer per uur. Hierdoor krijgt Heiloo



toch een snelle verbinding en blijft de reistijd voor doorgaande reizigers aantrekkelijk. Twee Intercity's per uur rijden door naar Den Helder. In de spitsen rijden twee Intercity's door naar Schagen;

- Tussen Hoorn, Alkmaar en Haarlem rijden twee Intercity's per uur. In Alkmaar is een goede aansluiting tussen de Intercity vanuit Den Helder richting Haarlem. In Uitgeest wordt een goede aansluiting geboden tussen de Sprinters naar Amsterdam Centraal en de Intercity's tussen Hoorn en Haarlem;
- In Zaandam zijn goede aansluitingen tussen de Sprinters en de Intercity's naar Amsterdam en Utrecht. Tussen Zaandam en Schiphol/Hoofddorp en rijden Sprinters in 2007 1 keer per uur. In het eindbeeld rijdt deze Sprinter 2 keer per uur.

Omdat bij aanvang van de dienstregeling 2007 een eventuele halte Sloterdijk Hemboog nog niet in dienst is, blijft de dienstregeling in 2007 op het traject Enkhuizen-Hoorn-Amsterdam/Schiphol qua structuur ongewijzigd. Na de indienststelling van de halte wordt de dienstregeling op deze corridor aangepast. Tussen Enkhuizen, Hoorn en Amsterdam Centraal rijdt in de spits vier keer per uur een Intercity. Het aantal reizen met de Intercity stijgt hierdoor in de spitsen van circa 2.200 per werkdag in 2004 tot circa 4.200 in 2010. Tussen Hoorn Kersenboogerd, Hemboog en Hoofddorp rijdt dan twee keer per uur een Sprinter. Met deze treinverbindingen krijgen de reizigers tussen Enkhuizen en Hoorn een snellere verbinding met een hogere frequentie met Amsterdam Centraal. Hiervan profiteren veel reizigers, in totaal ruim 21.000 reizen per werkdag. De reizigers tussen Purmerend, Zaandam Kogerveld en Amsterdam, in totaal circa 1.100 reizen per werkdag, dienen dan over te stappen in Zaandam. In Hoorn wordt een aansluiting geboden tussen de Intercity Enkhuizen-Amsterdam en de Sprinter Hoorn-Hoofddorp.

Corridor Den Helder/Hoorn/Enkhuizen - Amsterdam Centraal/Schiphol/Haarlem		
Dienstregeling 2006	Dienstregeling 2007	Dienstregeling 2009
Enkhuizen - Amsterdam / Schiphol 2x stoptrein Enkhuizen - Amsterdam C 2x spits sneltrein Enkhuizen – stop tot Hoorn – Amsterdam C - Utrecht e.v. 1x stoptrein Hoorn Kersenboogerd - Hoofddorp	2x Sprinter Enkhuizen - Amsterdam C 2x spits Intercity Enkhuizen – stop tot Hoorn – Amsterdam C 1x Sprinter Hoorn Kersenboogerd - Hoofddorp	2x Intercity Enkhuizen – stop tot Hoorn – Amsterdam C 2x spits Intercity Enkhuizen – stop tot Hoorn – Amsterdam C 2x Sprinter Hoorn Kersenboogerd - Hoofddorp - Nieuw Vennepev.
Den Helder - Amsterdam 2x Intercity Den Helder - stop tot Alkmaar – Amsterdam C 2x sneltrein (Schagen -) Alkmaar - stop tot Uitgeest - Amsterdam C - Amersfoort.	2x Intercity Den Helder – stop tot Castricum – Amsterdam C - Utrecht e.v. 2x Intercity (Schagen –) Alkmaar – Amsterdam C – Utrecht C e.v.	2x Intercity Den Helder – stop tot Castricum – Amsterdam C - Utrecht e.v. 2x Intercity (Schagen –) Alkmaar – Amsterdam C – Utrecht C e.v.
(Hoorn) - Alkmaar- Haarlem 2x sneltrein Hoorn – stop tot Castricum – Haarlem - Leiden - Den Haag C	2x Intercity Hoorn – stop tot Uitgeest – Haarlem - Den Haag C	2x Intercity Hoorn – stop tot Uitgeest – Haarlem
Intercity/Sneltreinstations: Den Helder (IC), Alkmaar (IC), Heiloo, Castricum, Zaandam (ri Alkmaar), Amsterdam Sloterdijk (IC), Uitgeest, Beverwijk, Hoorn, Haarlem (IC) Tussen Den Helder en Alkmaar worden alle stations door Intercity's bediend.	Stations waar de Intercity's stoppen: Den Helder, Alkmaar, Heiloo*, Castricum, Zaandam (uitsluitend Intercity's ri Alkmaar), Amsterdam Sloterdijk, Uitgeest*, Beverwijk, Hoorn, Haarlem Tussen Den Helder en Alkmaar worden alle stations door Intercity's bediend. * niet alle Intercity's stoppen	Stations waar de Intercity's stoppen: Den Helder, Alkmaar, Heiloo*, Castricum, Zaandam (uitsluitend Intercity's ri Alkmaar), Amsterdam Sloterdijk, Uitgeest*, Beverwijk, Hoorn, Haarlem Tussen Den Helder en Alkmaar worden alle stations door Intercity's bediend. * niet alle Intercity's stoppen

Corridor Dordrecht-Rotterdam-Den Haag-Leiden-Schiphol/Haarlem-Amsterdam

Omdat HSA in 2007 nog niet een volledige dienstregeling zal rijden, blijven geheel 2007 bestaande internationale verbindingen en het binnenlandse vervoerproduct gehandhaafd. In de opzet van de dienstregeling voor 2007 is er rekening mee gehouden dat HSA medio 2007 via de HSL-Zuid met treinen (maximaal 160 kilometer per uur) tussen Amsterdam en Rotterdam/Breda gaat rijden (zie ook deel I, hoofdstuk 7.1). Verder zijn er in 2007 geen structurele mutaties ten opzichte van de huidige dienstregeling. De beoogde verbetering van de reismogelijkheden voor klanten binnen de corridors Rotterdam-Schiphol-Amsterdam Centraal en Den Haag Centraal -Amsterdam Centraal/Amsterdam Zuid wordt gerealiseerd zodra de volledige HSA dienstregeling uitgevoerd wordt.

Vanaf dat moment stoppen Intercity's ook 2 keer per uur in Hoofddorp, 4 keer per uur in Den Haag Laan van NOI, 6 keer per uur in Delft, 4 keer per uur in Schiedam Centrum en 4 keer per uur in Rotterdam Blaak. Als gevolg van de aanpassingen van de treindienst op de corridor Dordrecht, Rotterdam, Den Haag, Leiden, Schiphol/Haarlem, Amsterdam bij ingebruikname van de HSL-Zuid, treedt op deze corridors een forse reizigersgroei op. Daarbij wordt optimaal gebruik gemaakt van de infrastructuur die beschikbaar is om reizigers te vervoeren.

Wij verwachten een verschuiving van circa 20.000 reizen per dag naar de HSL-Zuid en ongeveer 20.000 nieuwe reizen per dag in de treinen die via de bestaande infrastructuur rijden. Op de gehele corridor inclusief HSL-Zuid - zal het aantal reizen toenemen van circa 125.000 per dag in 2004 tot 175.000 per dag in 2010.

Met de indienststelling van de HSL-Zuid krijgen reizigers op de relatie Rotterdam-Schiphol-Amsterdam er een zeer aantrekkelijk alternatief bij. De toename van de totale vervoercapaciteit op de corridor Rotterdam-Schiphol-Amsterdam van de bestaande infrastructuur en de HSL-Zuid samen biedt kansen waarvan vrijwel de hele Randstad profiteert:

- De corridor Dordrecht, Rotterdam, Den Haag, Leiden, Schiphol/Haarlem, Amsterdam is in de huidige dienstregeling zeer zwaar belast. Niet overal worden de normen die nodig zijn voor een robuuste en betrouwbare dienstregeling gehaald. In de nieuwe dienstregeling is dit aangepast. Van de verhoogde betrouwbaarheid in de voorliggende dienstregeling profiteren niet alleen reizigers op de corridor - in totaal circa 125.000 reizen per dag, maar ook de reizigers die in en via de aangrenzende corridors reizen, circa 50.000 reizen per dag;
- Van de verbetering van de betrouwbaarheid profiteren reizigers die voor het lange afstandsvervoer gebruik maken van de Intercity's op deze lijn, circa 75.000 reizen per dag. Tussen Rotterdam en Amsterdam rijdt er 2 keer per uur een rechtstreekse Intercity naast de 6 HSL-treinen per dag. Tussen Rotterdam en Schiphol kan vier keer per uur gereisd worden met een overstap in Leiden. In 2010 leidt dit per werkdag tot ongeveer 8.500 overstapbewegingen in Leiden tussen de Intercity's van en naar Rotterdam en Schiphol;
- Leiden krijgt rechtstreekse verbindingen met Amsterdam Zuid, Amersfoort en Noord/Oost Nederland (inclusief de internationale trein naar Berlijn). Mede hierdoor zal het aantal reizen op deze corridors van en naar Leiden groeien van 3.000 per werkdag in 2004 naar 5.000 in 2010;
- De reismogelijkheden van en naar Den Haag Centraal in het Intercitynetwerk richting Schiphol en Amsterdam verbeteren sterk. Tussen Den Haag Centraal en Schiphol rijdt in het eindbeeld 4 keer per uur een Intercity. Twee Intercity's per uur rijden door naar Amsterdam Zuid, twee naar Amsterdam Centraal. Tussen Den Haag Centraal en Schiphol/Amsterdam Zuid groeit het aantal reizen per werkdag van 20.000 in 2004 naar 24.000 in 2010;
- In de huidige situatie vervult de Beneluxtrein (één keer per uur) een belangrijke binnenlandse functie tussen Zeeland/Roosendaal/Dordrecht naar de Randstad. In het eindbeeld wordt het binnenlandse vervoer bediend door de Intercity tussen Amsterdam en Vlissingen, die twee keer per uur rijdt. Het internationale vervoer wordt bediend met de hogesnelheidstreinen die via de HSL-Zuid rijden. Naar mate de HSA meer gaat rijden, zal parallel het aanbod op het Hoofdrailnet, de Thalys en de Beneluxtrein worden aangepast passend bij de vervoervraag;
- Op de corridor Dordrecht-Den Haag Centraal-Leiden wordt een kwartierdienst in het Sprintersegment aangeboden, wat goed aansluit bij de ambities van het Stedenbaanconcept. In 2010 worden circa 110.000 reizen per werkdag gemaakt met de Sprintertreinen in de Zuidvleugel. De verbeterde opname van Den Haag Centraal past goed bij ontwikkelingen in het stadsgewestelijke vervoer. De Intercity's op de Oude Lijn bedienen ten opzichte van de huidige situatie ook Hoofddorp, Rotterdam Blaak, Schiedam en Den Haag Laan van NOI. Dit leidt tot een toename van het aantal reizen van en naar deze stations van ruim 41.000 in 2004 tot 70.000 in 2010. Met deze Intercitystops worden aansluitingen gerealiseerd op het andere hoogwaardige openbaar vervoer, onder andere op de Zuidtangent, het metronetwerk van Rotterdam, RandstadRail bij Den Haag en op de HSL-Zuid.



Wat betreft de verdeling van reizigers over de HSA en de Oude Lijn is van belang dat de hoogte van de tarieven van de HSL naar verwachting zo wordt vastgesteld dat op alle momenten van de dag de capaciteit op die lijn goed wordt gebruikt. Op basis hiervan is een inschatting gemaakt van de reizigersvolumes via de huidige infrastructuur op de corridor Rotterdam-Schiphol-Amsterdam en welke ruimte ontstaat voor het ontwikkelen van nieuwe vervoerproducten én het verbeteren van de betrouwbaarheid op deze corridor.

Bovengenoemde wijzigingen zijn pas na het dienstregelingjaar 2007 te verwachten. In 2007 beperken de wijzigingen zich tot enkele minuten. Deze wijzigingen hebben tot doel al vanaf 2007 de betrouwbaarheid op de corridor te verbeteren, waarvan alle reizigers – ongeveer 125.000 reizen per dag op de Oude Lijn en Schiphollijn en 50.000 reizen per dag op aangrenzende corridors – profiteren. Om dit te bereiken zijn op de gehele corridor consequent de juiste (uit het oogpunt van betrouwbaarheid) plannormen toegepast. Daarnaast wordt rondom Schiphol de dienstregeling aangepast aan aansluitingen en fysieke maakbaarheid met andere trajecten waar met de dienstregeling 2007 wél grote wijzigingen optreden. Op de verbinding Kijfhoek-Gouda en Kijfhoek-Moerdijk wordt de dienstregeling aangepast in verband met de goederentreinen die ook van dit baanvak gebruik moeten maken.

Corridor Dordrecht-Rotterdam-Den Haag-Leiden-Schiphol/Haarlem-Amsterdam		
Dienstregeling 2006	Dienstregeling 2007	Dienstregeling 2009
Leiden-Schiphol-Sloterdijk-Amsterdam (exclusief internationale treinen) 4x Intercity Leiden - Schiphol - Amsterdam C (2x vanaf Rotterdam C, 2x vanaf Den Haag C) 1x stoptrein Hoofddorp - Lelylaan - Zaandam - Hoorn Kersenboogerd 2x stoptrein Hoofddorp - Amsterdam C	4x Intercity Leiden - Schiphol - Amsterdam C (2x vanaf Rotterdam C, 2x vanaf Den Haag C) 1x Sprinter Hoofddorp-Lelylaan- Zaandam-Hoorn Kersenboogerd 2x Sprinter Hoofddorp-Amsterdam C	4x Intercity Den Haag C - Leiden – Schiphol - waarvan 2 naar Amsterdam C en 2 naar de ri Amsterdam Zuid WTC. 2x Sprinter Den Haag Centraal - Leiden - Nieuw Vennep - Hoofddorp - Lelylaan-Sloterdijk-Zaandam-Hoorn Kersenboogerd 2x Sprinter Hoofddorp-Amsterdam C
Leiden-Schiphol-Weesp 2x stoptrein Leiden - Hoofddorp - Amsterdam Zuid/WTC - Weesp - Hilversum - Utrecht + treinen van Lelystad naar Schiphol in ochtendspits, vanaf Hoofddorp naar Lelystad en Schiphol naar Amersfoort	2x Sprinter Leiden – Hoofddorp - Amsterdam Zuid/WTC – Weesp + treinen van Hoofddorp naar Lelystad, Schiphol naar Amersfoort (zie bij die lijnen)	2x Sprinter Hoofddorp - Amsterdam Zuid/WTC – Weesp ev. + treinen van Hoofddorp naar Lelystad, Schiphol naar Hilversum en Schiphol naar Utrecht (zie bij die lijnen)
Den Haag - Leiden 2x/u Stop Dordrecht - Den Haag HS - Leiden - Schiphol e.v. 2x/u Stop Den Haag Centraal - Leiden - Haarlem 2x/u IC Den Haag Centraal - Leiden - Schiphol e.v. 2x/u IC Vlissingen/Dordrecht - Den Haag HS - Leiden - Schiphol e.v.	2x/u Sprinter Dordrecht - Den Haag HS - Leiden 2x/u Sprinter Den Haag Centraal - Leiden - Haarlem 2x/u IC Den Haag Centraal - Leiden - Schiphol e.v. 2x/u IC Vlissingen/Dordrecht - Den Haag HS - Leiden - Schiphol e.v.	2x/u Sprinter Den Haag Centraal - Leiden - Schiphol - Hoorn Kersenboogerd 2x/u Sprinter Den Haag Centraal - Leiden - Haarlem 2x/u IC Den Haag Centraal - Leiden - Schiphol - Amsterdam; 2x/u IC Den Haag Centraal - Leiden - Schiphol - Amsterdam Zuid/WTC - Amersfoort e.v.
Den Haag - Dordrecht 2x/u stop Den Haag Centraal - Dordrecht e.v. 2x/u stop Leiden - Den Haag HS - Dordrecht 2x/u IC Den Haag Centraal en HS - Delft - Rotterdam Centraal - Dordrecht - Eindhoven e.v.	2x/u Sprinter Den Haag Centraal - Dordrecht e.v. 2x/u Sprinter Leiden - Den Haag HS - Dordrecht 2x/u IC Den Haag Centraal en HS - Delft - Rotterdam Centraal - Dordrecht - Eindhoven e.v.	2x/u Sprinter Den Haag Centraal - Dordrecht e.v. 2x/u Sprinter Den Haag Centraal - Dordrecht - Breda 2x/u IC Den Haag Centraal en HS - Delft - Rotterdam Centraal - Dordrecht - Eindhoven e.v.
Dordrecht-Leiden-Haarlem/Amsterdam 2x/u IC (Zeeland -) Dordrecht - Rotterdam Centraal - Den Haag HS - Leiden - via Schiphol naar Amsterdam Centraal 2x/u Intercity Breda stoppend naar Dordrecht - Rotterdam Lombardijen - Rotterdam Blaak - Rotterdam Centraal - Schiedam - Delft - Den Haag HS - Leiden - via Haarlem naar Amsterdam Centraal	2x/u IC (Zeeland -) Dordrecht - Rotterdam Centraal - Den Haag HS - Leiden - via Schiphol naar Amsterdam Centraal 2x/u Intercity Breda stoppend naar Dordrecht - Rotterdam Lombardijen - Rotterdam Blaak - Rotterdam Centraal - Schiedam - Delft - Den Haag HS - Leiden - via Haarlem naar Amsterdam Centraal	2x/u IC Zeeland - Dordrecht - Rotterdam Blaak - Rotterdam Centraal - Schiedam - Delft - Den Haag HS - Laan van NOI - Leiden - via Haarlem naar Amsterdam Centraal 2x/u IC Dordrecht - Rotterdam Blaak - Rotterdam Centraal - Schiedam - Delft - Den Haag HS - Laan van NOI - Leiden - Haarlem
Intercity/Snelreinstations: Leiden (IC), Schiphol (IC), Amsterdam Lelylaan, Amsterdam Centraal (IC), Amsterdam Sloterdijk, Amsterdam Zuid/WTC (IC), Duivendrecht (IC), Haarlem (IC), Heemstede-Aerdenhout, Den Haag Centraal (IC), Den Haag Hollands Spoor (IC), Delft, Schiedam, Rotterdam (IC), Rotterdam Blaak, Rotterdam Lombardijen, Dordrecht (IC)	Stations waar de Intercity's stoppen: Leiden, Schiphol, Amsterdam Lelylaan*, Amsterdam Centraal, Amsterdam Sloterdijk*, Amsterdam Zuid/WTC, Duivendrecht*, Haarlem, Heemstede-Aerdenhout, Den Haag Centraal, Den Haag Hollands Spoor, Delft*, Schiedam*, Rotterdam, Rotterdam Blaak*, Rotterdam Lombardijen*, Dordrecht * niet alle Intercity's stoppen	Mogelijk nieuw station: Sassenheim Stations waar de Intercity's stoppen: Leiden, Hoofddorp*, Schiphol, Amsterdam Lelylaan, Amsterdam Centraal, Amsterdam Sloterdijk, Amsterdam Zuid/WTC, Duivendrecht*, Haarlem, Heemstede-Aerdenhout, Den Haag Laan van NOI*, Den Haag Centraal, Den Haag Hollands Spoor, Delft, Schiedam*, Rotterdam, Rotterdam Blaak, Dordrecht * niet alle Intercity's stoppen



Corridor Den Haag/Rotterdam- Leiden-Gouda-Woerden-Utrecht

In het Groene Hart wordt door de combinatie van een snellere, hoogfrequente Intercitydienst en een hoogfrequente Sprinterdienst een aantrekkelijk, duidelijk en transparant treinproduct aangeboden. Tevens verbetert hiermee de betrouwbaarheid van de dienstregeling.

De belangrijkste kenmerken van de nieuwe dienstregeling zijn:

- Tussen Den Haag/Rotterdam en Utrecht rijdt ieder kwartier een Intercity. Deze Intercity's zullen de stations Gouda en Rotterdam Alexander bedienen. Deze keuze is gebaseerd op enerzijds duidelijkheid en transparantie naar klanten, anderzijds op een verbetering van de betrouwbaarheid door vereenvoudiging van de structuur van de dienstregeling. Tevens is hier rekening gehouden met het vervallen van het splitsen en combineren in Gouda, een zeer delicaat proces voor de punctualiteit. Ruim 13.000 reizen per werkdag worden hierdoor sneller, daarbij profiteren alle klanten die in deze regio reizen van een betere betrouwbaarheid.
- Vanaf Utrecht rijden de Intercity's uit Den Haag 2 keer per uur door naar Arnhem en 2 keer per uur door naar Amersfoort en verder naar het noordoosten van het land (conform huidige dienstregeling). De Intercity's uit Rotterdam rijden 2 keer per uur door Amersfoort en verder naar het noordoosten van het land en 2 keer per uur door naar Amersfoort Schothorst. De consequente kwartierdienst Rotterdam-Utrecht-Amersfoort zal naar verwachting tot een groei van 1.100 reizen leiden. Het aantal overstappen in reizen tussen Rotterdam en Arnhem neemt ten opzichte van de huidige situatie met 2.000 toe door de frequente rechtstreekse verbinding;
- Tussen Leiden, Alphen, Gouda, Woerden en Utrecht rijdt 2 keer per uur een Intercity, die in 2010 wordt gebruikt voor 21.000 reizen. Om voldoende capaciteit beschikbaar te hebben wordt deze Intercity met dubbeldeks materieel gereden. Tussen Gouda, Alphen en Leiden wordt een drietal spitstreinen aangeboden, 's ochtends richting Leiden, 's avonds richting Gouda;
- Tussen Den Haag en Gouda Goverwelle rijdt ieder kwartier een Sprinter die rechtstreekse verbindingen biedt tussen Voorburg, Zoetermeer en Woerden, Gouda, Gouda Goverwelle en Den Haag. Twee Sprinters per uur rijden door naar Utrecht Centraal. In totaal wordt deze Sprinter voor 14.000 reizen per dag in 2010 gebruikt. Tussen Rotterdam, Gouda, Woerden, Breukelen en Amsterdam Centraal rijdt 2 keer per uur een Sprinter. In de spits wordt deze treindienst tussen Rotterdam en Gouda Goverwelle versterkt tot een kwartierdienst. Deze hoogfrequente Sprinterdiensten sluiten goed aan bij het principe van de Stedenbaan.

Corridor Den Haag/Rotterdam-Gouda-Woerden-Utrecht/Leiden		
Dienstregeling 2006	Dienstregeling 2007	Dienstregeling 2009
Den Haag - Gouda - Utrecht e.v. 2x/u IC Den Haag Centraal - Voorburg - Utrecht e.v. 2x/u Snelrein Den Haag Centraal - Zoetermeer - Gouda - Woerden - Utrecht e.v. 2x/u Stop Den Haag Centraal - Gouda Goverwelle	4x/u IC Den Haag Centraal - Gouda - Utrecht e.v. 2x/uur Sprinter Den Haag Centraal - Gouda Goverwelle + 2x/u Sprinter Den Haag Centraal - Utrecht	4x/u IC Den Haag Centraal - Gouda - Utrecht e.v. 2x/uur Sprinter Den Haag Centraal - Gouda Goverwelle + 2x/u Sprinter Den Haag Centraal - Utrecht
Rotterdam - Gouda - Utrecht e.v. 2x/u IC Rotterdam - Rotterdam Alexander - Utrecht e.v. 2x/u Snelrein Rotterdam - Rotterdam Alexander - Gouda - Woerden - Utrecht e.v. 1x/u Stop Rotterdam Centraal - via Gouda en Breukelen - Amsterdam Centraal; 1x/u Stop Rotterdam Centraal - via Gouda en Woerden - Utrecht Centraal 2x/u spits Stop Rotterdam - Gouda Goverwelle	4x/u IC Rotterdam Centraal - Rotterdam Alexander - Gouda - Utrecht - Amersfoort e.v. 2x/u Sprinter Rotterdam Centraal - via Gouda en Breukelen - Amsterdam Centraal e.v. 2x/u spits Sprinter Rotterdam - Gouda Goverwelle	4x/u IC Rotterdam Centraal - Rotterdam Alexander - Gouda - Utrecht - Amersfoort e.v. 2x/u Sprinter Rotterdam Centraal - via Gouda en Breukelen - Amsterdam Centraal e.v. 2x/u spits Sprinter Rotterdam - Gouda Goverwelle
Leiden - Utrecht 2x/u Stop Leiden - Alphen - Woerden - Utrecht Centraal; 2x/u spitsrichting Stop Leiden - Alphen - Woerden - Utrecht; 2x/u spitsrichting Stop Gouda - Alphen - Leiden	2x/u IC Leiden Centraal - Leiden Lammenschans - Alphen - Bodegraven - Woerden - Utrecht; 2x/u spits Stop Leiden - Alphen	2x/u IC Leiden Centraal - Leiden Lammenschans - Alphen - Bodegraven - Woerden - Utrecht; 2x/u spits Stop Leiden - Alphen
Intercity/Snelreinstations: Den Haag Centraal (IC), Voorburg, Zoetermeer, Gouda, Woerden, Utrecht (IC), Rotterdam (IC), Rotterdam Alexander (IC), Leiden (IC)	Stations waar de Intercity's stoppen: Den Haag Centraal, Gouda, Woerden (alleen ri Leiden), Utrecht, Rotterdam, Rotterdam Alexander, Leiden Tussen Leiden en Woerden worden alle stations door Intercity's bediend.	Stations waar de Intercity's stoppen: Den Haag Centraal, Gouda, Woerden (alleen ri Leiden), Utrecht, Rotterdam, Rotterdam Alexander, Leiden Tussen Leiden en Woerden worden alle stations door Intercity's bediend.



Regio Utrecht

In de regio Utrecht is een hoogfrequente Intercitydienst in alle richtingen het uitgangspunt. In 2010 verwerkt Utrecht Centraal circa 240.000 reizen per dag, tegen circa 205.000 reizen in 2004. Deze Intercity's vormen voor deze regio de ruggengraat voor het treinsysteem. Dit systeem voorziet in de behoefte in vervoer over lange afstand en wordt op enkele uitzonderingen na in 2007 in alle richtingen ingevoerd. In 2010 faciliteren de Intercity's via Utrecht circa 180.000 reizen per werkdag. Daarnaast is de ambitie om in het Sprintersegment de eerste stappen te zetten in Randstadspoor. In 2010 de Sprinters via Utrecht circa 60.000 reizen per werkdag.

De belangrijkste kenmerken van de nieuwe dienstregeling zijn:

- In alle richtingen wordt een kwartierdienst van Intercity's aangeboden, met uitzondering van de richtingen Leiden, Schiphol en Hilversum (2 keer per uur). In de richting Leiden wordt deze beperking veroorzaakt door de beperkte infrastructuurcapaciteit. De infrastructuur bestaat tussen Woerden en Leiden uit een enkelsporig baanvak waardoor maximaal twee Intercity's per uur kunnen rijden. Deze Intercity's worden in 2010 gebruikt voor circa 21.000 reizen per werkdag. De verhoging van de frequentie van Intercity's tussen Utrecht, Amsterdam Zuid en Schiphol is afhankelijk van nog aan te passen infrastructuur als van de ontwikkeling van de vervoermarkt op deze verbinding. In het eindbeeld wordt gestreefd naar een Intercitydienst met een frequentie van 4 keer per uur, waarmee een verwacht aantal reizen van 20.000 per werkdag mogelijk is.
De corridor Utrecht - Hilversum wordt bediend door 2 Sprinters per uur, die via Weesp doorgaan naar de Zuidtak en 2 Intercity's die doorgaan naar Almere.
- Richting Den Haag Centraal, Rotterdam en Arnhem ontstaat een kwartierdienst door integratie van huidige sneltreinen en Intercity's tot een kwartierdienst van Intercity's. Deze Intercity's stoppen alleen bij Rotterdam Alexander en Gouda en niet bij Voorburg, Zoetermeer en Woerden. Hiervoor is gekozen om de reistijd met de Intercity's aantrekkelijk te houden. Om te voorkomen dat grote groepen reizigers van en naar Woerden, Zoetermeer en Voorburg – circa 20.000 per werkdag moeten overstappen, worden deze stations door de Sprinters tussen Utrecht en Den Haag bediend. Hierdoor ontstaan rechtstreekse verbindingen tussen Utrecht Centraal, Vleuten, Utrecht Terwijde, Woerden, Gouda Goverwelle, Gouda, Zoetermeer-Oost, Zoetermeer, Den Haag Ypenburg, Voorburg en Den Haag. Op de corridor Den Haag Utrecht faciliteren de Sprinters circa 25.000 reizen per werkdag in 2010.
De reistijden tussen Zoetermeer en Den Haag Centraal nemen toe met 3 minuten; tussen Zoetermeer en Woerden is sprake van een toename met 10 minuten. Klanten op dit traject hebben echter een goed alternatief, doordat zij 4 keer per gebruik kunnen maken van een Sprinter. Het grootste deel van de reizigers van en naar Zoetermeer reist ook richting Den Haag. Ook de reistijd tussen Zoetermeer en Utrecht neemt toe met circa 10 minuten. Voor de verbinding tussen Woerden en Utrecht kan gebruik worden gemaakt van de Intercity tussen Utrecht en Leiden. Woerden is daarnaast rechtstreeks verbonden met Rotterdam Centraal/Amsterdam Centraal.
In totaal wordt tussen Den Haag en Utrecht een groei van het aantal reizen per werkdag verwacht van 95.000 in 2004 naar 97.500 in 2010.
- De stations Driebergen-Zeist en Veenendaal- De Klomp worden om en om bediend door de Intercity's tussen Utrecht en Arnhem. In 2004 gaat het om circa 3.500 reizen van en naar Veenendaal-De Klomp en om circa 8.500 reizen van en naar Driebergen-Zeist. Voor deze stations gezamenlijk wordt tot 2010 een groei van 1.000 reizen per dag verwacht;
- Tussen Utrecht en Amersfoort rijdt een Intercity die eindigt in Amersfoort Schothorst en Rotterdam Centraal. Samen met de Intercity's naar Zwolle en Enschede ontstaat een kwartierdienst van Intercity's tussen Amersfoort en Utrecht. Dit leidt naar verwachting tot 1.100 nieuwe reizen per werkdag in 2010;



- Tussen Geldermalsen en Utrecht rijden 4 Sprinters per uur. Hiervan rijden er twee per uur door naar Tiel, de andere twee naar 's Hertogenbosch. Net zoals in de huidige situatie stoppen niet alle Sprinters in Utrecht Lunetten, met 2.400 in- en uitstappers het kleinste station op de corridor Utrecht-Geldermalsen. Dit komt door een tekort aan infrastructuurcapaciteit;
- In de spits rijden 4 Sprinters per uur naar Veenendaal, waarvan twee door naar Rhenen. In de dalperiode rijden er 2 Sprinters per uur. Niet alle Sprinters kunnen in Maarn stoppen. Dit komt door een tekort aan infrastructuurcapaciteit in die uren waarin de ICE richting Arnhem rijdt. Ongeveer 1.800 in- en uitstappers per werkdag ondervinden hiervan nadeel;
- Twee Sprinters per uur rijden tussen Utrecht en Amersfoort, vandaar via Vathorst verder naar Zwolle. Daarnaast rijden twee Sprinters tussen Amsterdam Utrecht en Amersfoort. In verband met beperkte infrastructuurcapaciteit kunnen deze Sprinters niet in Amersfoort eindigen. Om deze reden rijden de Sprinters door naar Amersfoort Vathorst. Samen met de al eerder genoemde Intercity tussen Utrecht en Amersfoort krijgen ook de stations Vathorst en Schothorst een frequentie van 4 treinen per uur richting Amersfoort en verder. Hierdoor groeit het aantal reizen van en naar Schothorst en Vathorst gezamenlijk van 4.400 per werkdag in 2004 naar 6.000 per werkdag in 2010. In afwachting van de Intercitystop in Hilversum rijdt deze trein in 2007 als sneltrein;
- Tussen Rhenen en Amsterdam Zuid ontstaat een directe Sprinterverbinding. Reizigers tussen een aantal Sprinterstations rondom Utrecht hoeven hierdoor niet meer in Utrecht over te stappen. Hiervan profiteren ongeveer 500 reizen per werkdag.

Op dit moment wordt nog met de regionale overheden worden overlegd over de mogelijkheden om de Sprinter tussen Utrecht en Breukelen vanaf 2009 met een frequentie van 4 per uur te rijden.

Regio Utrecht		
Dienstregeling 2006	Dienstregeling 2007	Dienstregeling 2009
Utrecht - Amersfoort 1 IC Utrecht - Zwolle; 1 IC Utrecht - Deventer; 1 spits IC Utrecht - Zwolle (verdubbelingstrein); 1 spits IC Utrecht - Deventer (verdubbelingstrein); 1 stoptrein Utrecht - Amersfoort (-Ed), 1 spitsstoptrein Utrecht - Amersfoort (-Ed); 2 Snel Amsterdam - Amersfoort Schothorst - Amersfoort Vathorst	2 IC Utrecht - Zwolle; 2 IC Rotterdam - Utrecht - Amersfoort Schothorst; 2 spits IC Rotterdam - Leeuwarden (verdubbelingstrein); 2 Sprinter Utrecht - Amersfoort - Zwolle	2 IC Utrecht - Zwolle; 2 IC Rotterdam - Utrecht - Amersfoort Schothorst; 2 spits IC Rotterdam - Leeuwarden (verdubbelingstrein); 2 Sprinter Utrecht - Amersfoort - Zwolle
Utrecht - Veenendaal - Rhenen 2 Stop Utrecht - Rhenen; 2 spits Stop Utrecht - Ede Wageningen	2 Sprinter Amsterdam Zuid/WTC - Utrecht - Rhenen ; 2 spits Sprinter Utrecht - Veenendaal Centrum	2 Sprinter Breukelen - Utrecht - Rhenen; 2 spits Utrecht - Sprinter Veenendaal Centrum
Utrecht - Geldermalsen - Tiel / 'sHertogenbosch 2 Stop Utrecht - Geldermalsen - Tiel / 'sHertogenbosch; 2 Stop Utrecht - Geldermalsen	2 Sprinter Utrecht - Tiel; 2 Sprinter Utrecht - 'sHertogenbosch	2 Sprinter Utrecht - Tiel; 2 Sprinter Utrecht - 'sHertogenbosch
Utrecht - Woerden 2 Snel Rotterdam/Den Haag - Woerden - Utrecht; 2 Stop Woerden - Utrecht; 2 spitsrichting Stop Woerden - Utrecht	2 IC Leiden - Woerden - Utrecht; 2 Sprinter Den Haag Centraal - Woerden - Utrecht	2 IC Leiden - Woerden - Utrecht; 2 Sprinter Den Haag Centraal - Woerden - Utrecht
Utrecht - Breukelen 2 Stop Utrecht - Amsterdam Centraal - Uitgeest		2 Sprinter Utrecht - Breukelen
Utrecht - Hilversum 2 Stop Utrecht - Weesp - Zuidtak; 2 Stop Utrecht - Almere Oostvaarders	2 Sprinter Utrecht - Hilversum - Weesp - Leiden; 2 IC Utrecht - Almere Oostvaarders	2 Sprinter Utrecht - Hilversum - Weesp - Leiden; 2 IC Utrecht - Almere Oostvaarders
Utrecht - Baarn 2 Stop Utrecht - Baarn	2 Sprinter Utrecht - Baarn	2 Sprinter Utrecht - Baarn
	Nieuwe stations: Tiel Passewaaij, Utrecht Zuilen	Nieuwe stations: Tiel Passewaaij, Utrecht Zuilen
Intercity/Snelreinstations: Utrecht Centraal (IC), Amersfoort (IC), Driebergen-Zeist, 's Hertogenbosch (IC), Woerden, Utrecht Overvecht, Hilversum Sportpark, Hilversum, Baarn (alleen snel Amersfoort Amsterdam)	Stations waar de Intercity's stoppen: Utrecht Centraal, Amersfoort, Driebergen-Zeist*, Veenendaal de Klomp*, 's Hertogenbosch, Woerden (*alleen Leiden-Utrecht), Utrecht Overvecht*, Hilversum Sportpark, Hilversum*, Baarn (*alleen snel Amersfoort-Amsterdam) * niet alle Intercity's stoppen	Stations waar de Intercity's stoppen: Utrecht Centraal, Amersfoort, Driebergen-Zeist*, Veenendaal de Klomp*, 's Hertogenbosch, Woerden (*alleen Leiden-Utrecht), Utrecht Overvecht*, Hilversum Sportpark, Hilversum * niet alle Intercity's stoppen

3.3 Zuid Nederland

3.3.1 Marktontwikkeling

Het middellange- en langeafstandsvervoer tussen de stedelijke gebieden speelt een belangrijke rol in Zuid Nederland. Het gaat hierbij om de bereikbaarheid tussen de stedelijke netwerken in Brabant, Limburg en de Randstad en de bereikbaarheid binnen deze netwerken. Het aantal reizigers in Brabant groeit bovengemiddeld, vooral in Midden en Zuidoost Brabant. Het aantal in- en uitstappers van de stations Breda tot en met Heeze/Deurne neemt bijvoorbeeld toe met 27.500 per werkdag in 2010 ten opzichte van 2004. Het aantal reizigers op de takken naar Zeeland en Limburg blijft duidelijk achter bij het gemiddelde in Nederland. De ambitie is met de nieuwe dienstregeling deze trend om te buigen.

3.3.2 Hoofdkenmerken dienstregeling

Hieronder zijn enkele belangrijke kenmerken van de nieuwe dienstregeling in Zuid Nederland weergegeven:

- Om ruimte te creëren voor verdere groei, rijden in 2007 tussen de steden, waar mogelijk, 4 Intercity's per uur. Dit sluit aan op de plannen van regionale overheden zoals OV-netwerk Brabantstad. Hierin wordt uitgegaan van frequente en snelle verbindingen tussen Breda, Tilburg, 's Hertogenbosch, Eindhoven en Helmond (de zogenaamde B5) onderling en met de Randstad. De wens om het aanbod van deze treinen goed over het uur te verdelen is gerealiseerd tussen Eindhoven en Utrecht. Tussen Breda-Tilburg-'s Hertogenbosch is helaas geen optimale verdeling te realiseren, mede omdat hier goederentreinen ingepast moeten worden.
- Om tot groei te komen op de uitlopers van het Hoofdrailnet worden de frequenties verhoogd van 1 naar 2 keer per uur (Vlissingen, Venlo, Heerlen en Maastricht);
- Tevens ontstaan in dit gebied aantrekkelijke reismogelijkheden per Sprinter doordat de frequenties van treindiensten op enkele trajecten worden verhoogd van een uurdienst naar een halfuurdienst. Op een aantal baanvakken waar deze Sprinterdiensten samenkomen, ontstaan aantrekkelijke kwartierdiensten;
- Ook in Zuid Nederland heeft de indienststelling van de HSL-Zuid veel effect op de opzet van de dienstregeling 2007. Dit komt onder andere doordat veel treinen vanuit de Randstad doorrijden naar Brabant, hetzij via Amsterdam-Utrecht, hetzij via Rotterdam-Breda;
- Daarnaast leidt de ingebruikname van de Betuwelijn tot veranderingen in de routes en frequenties van goederentreinen. Het goederenvervoer in Nederland groeit hard en krijgt straks extra ruimte op de Betuwelijn. Daarnaast blijft de route van West Nederland naar Duitsland via Breda/Tilburg en Venlo belangrijk. De Betuwelijn zorgt voor extra goederenvervoer van Zeeland/België naar de Betuwelijn via Breda/Tilburg en Den Bosch/Geldermalsen. Dit leidt ertoe dat de vraag naar goederenpaden op de route Dordrecht-Breda-Tilburg-Venlo en Breda-Tilburg-Den Bosch per saldo gelijk blijft of zelfs toeneemt.

3.3.3 Kenmerken per corridor

Zeeland en West Brabant (Vlissingen, Roosendaal, Amsterdam)

De volgende maatregelen worden genomen:

- In de huidige dienstregeling rijdt er een Intercity Vlissingen – Amsterdam via Schiphol en een stoptrein tussen Vlissingen en Roosendaal met aansluiting op de internationale trein Brussel – Amsterdam. Daarnaast komen er in 2009 een 2-uursdienst tussen Den Haag Centraal, Breda en Antwerpen via de HSL-Zuid toegevoegd. Hierdoor ontstaat een directe verbinding tussen Den Haag Centraal en Antwerpen en Breda en Antwerpen;
- Ten behoeve van het binnenlandse vervoer rijdt in het eindbeeld tussen Vlissingen en Amsterdam twee keer per uur een Intercity. Door het verhogen van het aantal rechtstreekse treinen vanuit



Zeeland naar de zuidelijke Randstad stijgt het aantal reizigers dat hiervan gebruik maakt van 2500 in 2005 naar 3800 in 2010. Daarnaast rijdt er een Sprinter tussen Roosendaal en Den Haag. In de spits rijdt deze Sprinter 2 keer per uur, buiten de spits 1 keer per uur. Omdat het binnenlandse lange afstandsvervoer in het eindbeeld wordt overgenomen door de Intercity tussen Vlissingen en Amsterdam (zie hieronder) en het internationale vervoer door de HSL-Zuid, komt de huidige internationale Intercity tussen Roosendaal en Antwerpen op termijn te vervallen.

- In 2007 rijdt deze internationale trein met dezelfde frequentie als in de huidige situatie. Daarbij is de verwachting dat de stoptreindienst van de NMBS tussen Roosendaal en Antwerpen blijft rijden.
- Om tot groei van reizigers in Zeeland te komen zal in het eindbeeld tweemaal per uur een Intercity Vlissingen – Amsterdam via Haarlem rijden. Alle Intercity's stoppen op alle stations tussen Vlissingen en Roosendaal (in de huidige situatie worden vier stations in Zeeland maar één keer per uur bediend). Om de reis met deze Intercity voor de klant aantrekkelijker te maken wordt de reistijd op deze verbinding verkort. De consequentie is dat hiermee de stations Arnemuiden, Kapelle-Biezelinghe en Krabbendijke in het eindbeeld helaas niet meer kunnen worden bediend. Deze stations hadden in 2004 tussen de 325 en 500 in- en uitstappers per dag (in totaal 1300 in- en uitstappers), terwijl de overgrote meerderheid van deze reizigers tussen Vlissingen en Roosendaal reist (de overige stations van Vlissingen tot en met Bergen op Zoom hebben 23.000 in- en uitstappers). De mogelijkheden voor alternatief vervoer voor de stations Arnemuiden, Kapelle-Biezelinghe en Krabbendijke worden nader onderzocht, in overleg met de Provincie Zeeland. Omdat sluiting samenhangt met de wijziging van de Internationale Intercity Roosendaal-Antwerpen is dit niet eerder aan de orde dan in de dienstregeling 2008 (december 2007); dit biedt partijen de gelegenheid dit onderwerp zonder tijdsdruk te bespreken. Door de verbetering van het vervoersaanbod zal het aantal reizigers op dit traject naar verwachting met 500 in- en uitstappers per dag groeien (terwijl zonder aanpassing in Zeeland sprake zal zijn van een forse daling van het vervoer).

Naast frequentieverhoging en rechtstreekse verbindingen in de treindienst biedt het eindbeeld door de regelmatige halfuursdienst ook de mogelijkheid om betere aansluitingen tussen de trein en het overige openbaar vervoer te realiseren. Dit is voor deze regio met minder frequent openbaar vervoer van groot belang.

Zeeland en West Brabant (Vlissingen – Roosendaal, Amsterdam)		
Dienstregeling 2006	Dienstregeling 2007	Dienstregeling 2009
Zeeland - Roosendaal 1x Intercity Vlissingen - Amsterdam via Schiphol, met aansluiting in Roosendaal naar Brabant en België. 1x stoptrein Vlissingen - Roosendaal, met aansluiting in Roosendaal naar Amsterdam, Brabant en België.	1x Intercity Vlissingen - Amsterdam via Schiphol, met aansluiting in Roosendaal naar Brabant en België. 1x Sprinter Vlissingen - Roosendaal, met aansluiting in Roosendaal naar Amsterdam, Brabant en België.	2x Intercity Vlissingen - Amsterdam via Haarlem, in Zeeland overal stappend onder sluiting van 3 stations, met aansluiting in Roosendaal richting Brabant. Aansluiting naar België gaat van tweemaal per uur naar eenmaal per uur.
Roosendaal - Dordrecht 1x Intercity Vlissingen - Amsterdam 1x Internationale trein Brussel Amsterdam 1x stoptrein Roosendaal - Den Haag (in de spits 2x)	1x Intercity Vlissingen - Amsterdam 1x Internationale trein Brussel Amsterdam 1x Sprinter Roosendaal - Den Haag (in de spits 2x)	2x Intercity Vlissingen - Amsterdam 1x stoptrein Roosendaal - Den Haag (in de spits 2x)
Intercity/Snelreinstations: Vlissingen, Vlissingen Souburg, Middelburg, Goes, Kruiningen-Yerseke, Bergen op Zoom, Roosendaal, Dordrecht	Stations waar de Intercity's stoppen: Vlissingen, Vlissingen Souburg, Middelburg, Goes, Kruiningen-Yerseke, Bergen op Zoom, Roosendaal, Dordrecht	Stations waar de Intercity's stoppen: Vlissingen, Vlissingen Souburg, Middelburg, Goes, Kruiningen-Yerseke, Rilland-Bath, Bergen op Zoom, Roosendaal, Dordrecht

Midden Brabant (Venlo – Den Haag, Roosendaal – Zwolle, Breda – Weert)

De belangrijkste maatregelen zijn:

- Vanaf 2007 rijdt 2 keer per uur een Intercity tussen Roosendaal, Breda, Tilburg, 's Hertogenbosch en Arnhem en 2 keer per uur een Intercity tussen Den Haag, Breda, Tilburg, Eindhoven, Helmond en Venlo. Dit is een duidelijke verbetering ten opzichte van de huidige situatie (2 keer per uur een Intercity tussen Den Haag - Eindhoven, die 1 keer per uur doorrijdt naar Venlo). Het aantal reizigers dat profiteert van dit extra aanbod in de dienstverlening bedraagt tussen Breda en Tilburg 16.000 per richting per dag.



- Tussen Tilburg en Breda bieden wij een hoogfrequente Intercitydienst die 4 keer per uur rijdt. Om de reistijd met de Intercity tussen Tilburg en Breda aantrekkelijk te maken worden de stations Gilze Rijen en Tilburg West niet door deze Intercity's bediend, maar door Sprinters die 2 keer per uur rijden. Daarnaast rijden tussen Tilburg en Tilburg West 4 Sprinters per uur. Doordat de stations in Tilburg dicht bij elkaar liggen en het treinproduct in de regio meer geconcentreerd wordt rondom station Tilburg, treedt mogelijk een verschuiving op in de vertrek- en aankomststations van reizigers. Per saldo stijgt het totaal aantal reizen vanaf de stations in Tilburg, van 29.000 in 2004 tot 37.000 in 2010;
- Daarnaast wordt Breda aangesloten op het HSL-netwerk en krijgt daarmee snelle verbindingen met Brussel, Den Haag en Amsterdam.
- Tussen Venlo en Eindhoven rijden de Intercity's met een hogere frequentie. Het aantal reizigers in de IC is nu gemiddeld 1900 per richting (tussen Eindhoven en Helmond), dit aantal zal in 2010 stijgen naar 5800.

Met bovenstaande maatregelen ontstaat In Midden Brabant ontstaat een transparant, duidelijk, snel en hoogfrequent vervoersaanbod. Dit zal leiden tot een toename van het aantal reizigers.

Om zoveel mogelijk aansluitingen te realiseren en de betrouwbaarheid van de treindienst tussen Roosendaal en Zwolle te verbeteren wordt de huidige treindienst gesplitst: het ene deel rijdt als Intercity tussen Roosendaal en Arnhem, het andere deel als Intercity tussen Nijmegen en Zwolle. Hiermee overlappen deze treinverbindingen elkaar tussen Arnhem en Nijmegen.

De stations tussen Arnhem en Nijmegen worden bediend door de Intercity Roosendaal-Arnhem. Reizigers tussen Midden Brabant en Noord Oost Nederland (betreft ongeveer 150 klanten per dag per richting) kunnen via Utrecht reizen. Deze verbinding levert in de huidige situatie ook al een kortere reistijd (20 minuten) voor klanten tussen 's Hertogenbosch en Zwolle.

Midden Brabant (Venlo – Den Haag, Roosendaal – Arnhem, Breda – Weert)		
Dienstregeling 2006	Dienstregeling 2007	Dienstregeling 2009
Den Haag - Breda 1x Intercity Den Haag - Venlo. 1x Intercity Den Haag - Eindhoven. 1x stoptrein Breda - Dordrecht (in de spits 2x), rijdt door als IC naar Amsterdam.	2x Intercity Den Haag - Venlo. 1x Sprinter Breda - Dordrecht (in de spits 2x), rijdt door als Sprinter naar Den Haag.	2x Intercity Den Haag - Venlo. 1x Sprinter Breda - Dordrecht (in de spits 2x), rijdt door als Sprinter naar Den Haag.
Breda - Eindhoven 1x Intercity Den Haag - Venlo. 1x Intercity Den Haag - Eindhoven. 2x Sneltrain Roosendaal - Zwolle stopt te Gilze Rijen en Tilburg West 2x stoptrein Breda - Eindhoven, en 2x stoptrein 's Hertogenbosch - Eindhoven in 15'-dienst	2x Intercity Den Haag - Venlo. 2x Intercity Roosendaal - Arnhem 2x Sprinter Breda - 's Hertogenbosch 2x Sprinter Tilburg West - Eindhoven, en 2x Sprinter 's Hertogenbosch - Eindhoven in 15'-dienst	2x Intercity Den Haag - Venlo. 2x Intercity Roosendaal - Arnhem 2x Sprinter Breda - 's Hertogenbosch 2x Sprinter Tilburg West - Eindhoven, en 2x Sprinter 's Hertogenbosch - Eindhoven in 15'-dienst
Roosendaal - Breda 2x sneltrain Roosendaal - Zwolle	2x Intercity Roosendaal - Arnhem	2x Intercity Roosendaal - Arnhem
Breda - 's Hertogenbosch 1x Intercity Den Haag - Venlo. 1x Intercity Den Haag - Eindhoven. 2x sneltrain Roosendaal - Zwolle stopt te Gilze Rijen en Tilburg West 2x stoptrein Breda - Eindhoven	2x Intercity Den Haag - Venlo. 2x Intercity Roosendaal - Arnhem 2x Sprinter Breda - 's Hertogenbosch 2x Sprinter Tilburg West - Eindhoven	2x Intercity Den Haag - Venlo. 2x Intercity Roosendaal - Arnhem 2x Sprinter Breda - 's Hertogenbosch 2x Sprinter Tilburg West - Eindhoven
's Hertogenbosch - Nijmegen 2x sneltrain Roosendaal - Zwolle 2x stoptrein 's Hertogenbosch - Nijmegen	2x Intercity Roosendaal - Arnhem 2x Sprinter 's Hertogenbosch - Nijmegen	2x Intercity Roosendaal - Arnhem 2x Sprinter 's Hertogenbosch - Nijmegen
Intercity/Snelreinstations: Den Haag Centraal (IC), Den Haag Hollands Spoor (IC), Delft, Schiedam, Rotterdam (IC), Rotterdam Blaak, Rotterdam Lombardijen, Dordrecht (IC), Breda (IC), Gilze-Rijen, Tilburg West, Tilburg (IC), Eindhoven (IC), Etten-Leur, Roosendaal (IC), 's Hertogenbosch (IC), Oss, Nijmegen (IC)	Stations waar de Intercity's stoppen: Den Haag Centraal, Den Haag Hollands Spoor, Delft*, Schiedam*, Rotterdam, Rotterdam Blaak*, Rotterdam Lombardijen*, Dordrecht, Breda, Tilburg, Eindhoven, Etten-Leur, Roosendaal, 's Hertogenbosch, Oss, Nijmegen * niet alle Intercity's stoppen	Stations waar de Intercity's stoppen: Den Haag Centraal, Den Haag Hollands Spoor, Delft, Schiedam*, Rotterdam, Rotterdam Blaak, Dordrecht, Breda, Tilburg, Eindhoven, Etten-Leur, Roosendaal, 's Hertogenbosch, Oss, Nijmegen * niet alle Intercity's stoppen

Oost Brabant (Eindhoven – Utrecht, Venlo, Deurne)

In Oost Brabant ontstaat een snelle transparante en rechtstreekse verbinding met de Randstad door het creëren van de volgende verbindingen: In de dienstregeling 2007 rijdt 2 keer per uur een Intercity tussen Den Haag - Eindhoven – Helmond – Deurne en Venlo. Deze trein stopt ook 2 keer per uur op



de stations Horst-Sevenum en Blerick. Tussen Eindhoven en Den Bosch rijden 4 Intercity's per uur, door de Intercity tussen Eindhoven en Schiphol 2 keer per uur en door de Intercity tussen Maastricht/Heerlen en Alkmaar 2 keer per uur. Het aantal reizigers tussen Eindhoven en 's Hertogenbosch stijgt mede door de verbeterde verbindingen van 12.500 in 2005 naar 15.500 in 2010 per dag per richting. Het aantal reizigers tussen 's-Hertogenbosch en Utrecht stijgt door het verbeterde verbindingen van 16.500 in 2005 naar 20.500 in 2010.

Daarnaast zal tweemaal per uur een Sprinter van Eindhoven naar Deurne rijden. Deze trein stopt in 2007 ook op station Helmond Brandevoort dat wordt geopend in december 2006.

Deze nieuwe verbindingen leiden zoals hierboven aangegeven tot een toename van het aantal reizigers. Daarnaast biedt de dienstregeling door de over het algemeen regelmatige halfuursdienst mogelijkheden om de aansluitingen op het overige openbaar vervoer te verbeteren.

Oost Brabant (Eindhoven – Utrecht, Venlo, Deurne, Roermond-Nijmegen)		
Dienstregeling 2006	Dienstregeling 2007	Dienstregeling 2009
Eindhoven - Venlo 1x Intercity Den Haag - Venlo 1x stoptrein Eindhoven - Venlo 2x stoptrein Eindhoven - Deurne	2x Intercity Den Haag - Venlo 2x Sprinter Eindhoven - Deurne	2x Intercity Den Haag - Venlo 2x Sprinter Eindhoven - Deurne
Utrecht - Eindhoven 2x Intercity Limburg - Haarlem, en 2x Intercity Eindhoven-Schiphol in 15'-dienst 2x stoptrein Eindhoven-'s Hertogenbosch, en 2x stoptrein Eindhoven - Breda in 15'-dienst 2x stoptrein 's Hertogenbosch - Utrecht	2x Intercity Limburg - Alkmaar, en 2x Intercity Eindhoven-Schiphol in 15'-dienst 2x Sprinter Eindhoven-'s Hertogenbosch, en 2x Sprinter Eindhoven-Tilburg West in 15'-dienst 2x Sprinter 's Hertogenbosch - Utrecht	2x Intercity Limburg - Alkmaar, en 2x Intercity Eindhoven-Schiphol in 15'-dienst 2x Sprinter Eindhoven-'s Hertogenbosch, en 2x Sprinter Eindhoven-Tilburg West in 15'-dienst 2x Sprinter 's Hertogenbosch - Utrecht
Roermond - Nijmegen (contractsector) 1 x stoptrein Roermond - Nijmegen 1 x sneltrein Roermond - Nijmegen	2 x Sprinter Roermond - Nijmegen, verdicht tot 15'-dienst tussen Boxmeer en Nijmegen. Nieuwe station: Helmond Brandevoort	Lijn wordt aanbesteed Nieuwe station: Helmond Brandevoort
Intercity/Sneltreinstations: Eindhoven (IC), Helmond (IC), Venlo (IC), Utrecht (IC), 's Hertogenbosch (IC)	Stations waar de Intercity's stoppen: Eindhoven, Helmond, Venlo, Utrecht, 's Hertogenbosch Tussen Deurne en Venlo worden alle stations door Intercity's bediend.	Stations waar de Intercity's stoppen: Eindhoven, Helmond, Venlo, Utrecht, 's Hertogenbosch Tussen Deurne en Venlo worden alle stations door Intercity's bediend.

Zuid-Limburg (Maastricht/Heerlen – Amsterdam, Maastricht – Roermond, Sittard – Heerlen)

In de huidige dienstregeling rijdt er 1 keer per uur een Intercity van Maastricht naar Amsterdam/Haarlem en 1 keer per uur een Intercity van Heerlen naar Amsterdam/Haarlem. Daarnaast rijdt 2 keer per uur een Sprinter tussen Maastricht Randwyck en Roermond en eenmaal per uur een Sprinter tussen Sittard en Heerlen (twee keer per uur in de spits). In de dienstregeling 2007 rijdt 2 keer per uur zowel vanuit Maastricht als vanuit Heerlen een Intercity naar Alkmaar. Bij Sittard worden deze treinen gecombineerd tot een halfuursdienst naar Amsterdam, zodat reizigers niet hoeven over te stappen. Het aantal reizen met deze Intercity's van en naar Maastricht en Heerlen (Twee keer per uur in de spits) stijgt van respectievelijk circa 8.000 en 4.000 per werkdag in 2004 naar 12.000 en 7.500 per werkdag in 2010.

Om klanten een nog aantrekkelijker reistijd tussen Zuid-Limburg en de Randstad te bieden stoppen de Intercity's vanuit Heerlen niet meer in Geleen Oost. Reizigers vanaf Geleen Oost en de andere stations tussen Sittard en Heerlen kunnen reizen met de Sprinters die ieder uur en in de spits 2 keer per uur op dit traject rijden.

Doordat de stations in Sittard en Geleen dicht bij elkaar liggen en het treinproduct in de regio meer geconcentreerd wordt rondom station Sittard, treedt mogelijk een verschuiving op in de vertrek- en aankomststations van reizigers. Per saldo stijgt het totaal aantal reizen vanaf de stations in Sittard en Geleen, van 12.000 in 2004 tot 13.000 in 2010.



Zuid-Limburg (Maastricht/Heerlen – Amsterdam, Maastricht – Roermond, Sittard - Heerlen)		
Dienstregeling 2006	Dienstregeling 2007	Dienstregeling 2009
Eindhoven - Maastricht/Heerlen 1x Intercity Maastricht - Haarlem 1x Intercity Heerlen - Haarlem 2x stoptrein Eindhoven - Weert 2x stoptrein Roermond-Maastricht Randwyck 1x stoptrein Sittard - Heerlen (2x in de spits)	2x Intercity Maastricht/Heerlen - Alkmaar 2x Sprinter Eindhoven - Weert 2x Sprinter Roermond-Maastricht Randwyck 1x Sprinter Sittard - Heerlen (2x in de spits)	2x Intercity Maastricht/Heerlen - Alkmaar 2x Sprinter Eindhoven - Weert 2x Sprinter Roermond-Maastricht Randwyck 1x Sprinter Sittard - Heerlen (2x in de spits)
Maastricht - Kerkrade (contractsector) 1 x sneltrein Maastricht Randwyck - Heerlen 1 x Sprinter Maastricht Randwyck-Kerkrade	Lijn wordt aanbesteed door Provincie Limburg	Lijn wordt aanbesteed door Provincie Limburg
Intercity/Sneltreinstations: Eindhoven (IC), Weert (IC), Roermond (IC), Sittard (IC), Maastricht (IC), Heerlen (IC)	Stations waar de Intercity's stoppen: Eindhoven, Weert, Roermond, Sittard, Maastricht, Heerlen	Stations waar de Intercity's stoppen: Eindhoven, Weert, Roermond, Sittard, Maastricht, Heerlen

3.4 Noord en Oost Nederland

3.4.1 Marktontwikkeling

Gelet op de hoge marktaandeelen en verwachte groei is er in deze regio vooral behoefte aan goede en snelle reismogelijkheden op de lange afstand. Vanuit Groningen, Leeuwarden en Twente (Enschede, Hengelo en Almelo) wensen klanten elk uur rechtstreekse verbindingen naar Den Haag, Rotterdam, Schiphol en Amsterdam.

Ook vanuit Arnhem en Nijmegen is er groeiende behoefte aan rechtstreekse verbindingen met de grote steden in de Randstad en Schiphol. In deze regio is er veel aandacht voor het regionaal vervoer. In Noord en Oost Nederland bevinden zich veel lijnen die door andere vervoerders worden geëxploiteerd of die op korte termijn worden aanbesteed. Vanwege het belang van goede aansluiting voor reizigers van contractsectorlijnen naar het Hoofdrailnet en vice versa zijn de aansluitingen op het Hoofdrailnet goed gewaarborgd.

Tenslotte speelt hier dat grote vernieuwingen voorsnog zijn uitgesteld, in afwachting van de komst van de Hanzelijn in 2012/2013.

3.4.2 Hoofdkenmerken dienstregeling

De volgende aspecten zijn kenmerkend voor de nieuwe dienstregeling in het noorden en oosten van Nederland:

- De huidige dienstregeling vervult de belangrijkste klantwensen op het gebied van nationaal en regionaal vervoer. Het nationale vervoer wordt gefaciliteerd door Intercity's die 2 keer per uur tussen de Randstad en Zwolle – Groningen/Leeuwarden/Enschede en tot 4 keer per uur rijden tussen het Knooppunt Arnhem-Nijmegen en de Randstad;
- Opening van nieuwe stations zoals Twello, Apeldoorn Osseveld en Groningen Europapark en de definitieve inpassing Amersfoort Vathorst. Door het bedienen van deze stations zal er meer met de trein worden gereisd. De nieuwe reizen per dag per station zijn:
 - Twello, met naar verwachting 900 reizigers en Apeldoorn Osseveld, geprognosticeerd op ongeveer 300 reizigers. Beide stations worden bediend door de stoptrein Apeldoorn-Almelo.
 - Groningen Europapark (opening gepland in 2008), met naar verwachting 1300 nieuwe in- en uitstappers, wordt bediend door de stoptrein Groningen-Zwolle en de Intercity naar de Randstad, en zal eveneens door Arriva Openbaar Vervoer bediend gaan worden;
 - Amersfoort Vathorst met naar verwachting 1200 in- en uitstappers per dag wordt bediend door de Sprinter Zwolle-Utrecht en in de spits ook door de Sprinter Amersfoort Vathorst-Amsterdam.

Voor alle nieuwe stations geldt dat deze in de spits minimaal twee maal per uur worden bediend.

- Integratie van de internationale trein tussen Berlijn en Amsterdam in het Intercitynetwerk van en naar Hengelo. Het integreren van de internationale trein in het Intercitynetwerk van NS draagt bij aan het verbeteren van de betrouwbaarheid van de dienstregeling, doordat het aantal treinen op de intensief gebruikte infrastructuur, (onder andere het Gooi) iets afneemt;

- Als gevolg van beperkingen in de beschikbare infrastructuurcapaciteit, onder andere bij Schiphol, en de wens om over te gaan naar de internationale dienstregelingstijden, wijzigen de aankomst- en vertrektijden van diverse treinen in Noord- en Oost Nederland;
- De reistijd op de corridor Groningen – Amersfoort neemt toe met 3 à 5 minuten. Dit wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door consequente toepassing van rij- en buffertijden, inpassing van goederentreinen en door inpassing van enkele nieuwe stations;
- De huidige dienstregeling in Noordoost kenmerkt zich door een hoge mate van verwevenheid (qua aansluitingen) tussen Intercity's voor het lange afstandsvervoer en Sprinters en contractsectorlijnen (onder andere Syntus en NoordNed) voor het regionale vervoer. Een aantal van de huidige aansluitingen blijft bestaan, in andere gevallen dienen reizigers over te stappen (hierbij is sprake van een wachttijd van 15 minuten, in enkele gevallen langer).
- Op dit moment wordt dit aspect van de dienstregeling 2007 nog nader uitgewerkt, vooral om te komen tot een goede afstemming met andere vervoerders op regionale treinverbindingen in het noorden en oosten van Nederland.

3.4.3 Kenmerken per corridor

Zwolle – Leeuwarden/Groningen

Op de corridor Zwolle – Groningen wordt geen fundamentele wijziging in de opzet van de nieuwe dienstregeling - ten opzichte van de huidige dienstregeling - doorgevoerd. Met de reizigerstreinen in de dienstregeling 2007 en de doorgaande goederentreinen rijdt het maximum aantal treinen wat mogelijk is op de infrastructuur van deze corridor.

De opzet van de nieuwe dienstregeling op de corridor Zwolle – Leeuwarden – Groningen is als volgt:

- Tussen Groningen - Assen en Zwolle rijdt 2 keer per uur een intercity. Eén keer per uur stopt deze intercity op alle tussengelegen stations. Hierbij wordt afgeweken van het principe dat de Intercitytrein alleen stopt op de grotere stations. Dit leidt tot een iets langere reistijd voor de reizigers tussen Groningen en Zwolle. Aan de reizigers vanaf de kleinere tussengelegen stations (Beilen, Haren en Hogeveen) wordt daarmee een directe, snelle verbinding met Zwolle en de Randstad geboden. Tussen Groningen en Zwolle rijdt daarnaast ieder uur een Sprinter, zodat alle kleinere stations twee keer per uur worden bediend.
- Op de corridor Zwolle – Leeuwarden stoppen alle Intercity's op alle tussengelegen stations. Ook hier wordt, om de reizigers die van en naar de tussengelegen stations goed te bedienen, pragmatisch omgegaan met het principe dat de Intercitytrein alleen stopt op de grotere stations. Dit stoppatroon leidt daarmee tot een iets langere reistijd voor de reizigers tussen Leeuwarden en Zwolle. Aan de reizigers vanaf de kleinere tussengelegen stations (Akkrum, Grou-Jirsum, Wolvega en Meppel) wordt hierdoor een tweede directe, snelle verbinding met Zwolle en de Randstad geboden. Deze verbetering van vervoermogelijkheden leidt tot een toename van het aantal reizen van en naar deze stations van circa 14.000 in 2004 tot circa 18.000 in 2010. Op dit moment wordt met decentrale overheden en andere vervoerders overlegd of het op alle stations laten stoppen van beide Intercity's tussen Zwolle en Leeuwarden ook voor de rest van het openbaar vervoer boven Zwolle de beste keuze is.
- De Intercity's vanuit Groningen en Leeuwarden rijden vanaf Zwolle gecombineerd door naar Amersfoort: het ene halve uur rijdt deze trein door naar Utrecht en Rotterdam/Den Haag, het andere halve uur naar Amsterdam Zuid-WTC en naar Schiphol. Voor reizigers met bestemming Amsterdam Centraal dient bij de start van de nieuwe dienstregeling in 2007 in Amersfoort vanaf een ander perron te worden overstapt op een aansluitende Intercity. Voor reizigers is de situatie door deze overstap tijdelijk minder gunstig in vergelijking met de huidige situatie. Zodra het tweede eilandperron in Hilversum is gerealiseerd en de Intercity's ook in Hilversum gaan stoppen – naar verwachting in 2009 – wordt deze situatie verbeterd en kunnen reizigers te Hilversum op hetzelfde perron op de trein naar Amsterdam Centraal overstappen. Bovendien blijft Amsterdam zonder overstap bereikbaar omdat de Intercity's naar Schiphol stoppen in



Duivendrecht en in Amsterdam Zuid WTC.

Een specifiek punt is dat het op een aantal momenten tijdens de spits noodzakelijk is om de treindelen uit Groningen en Leeuwarden te Zwolle in verband met hun grote lengte niet te combineren maar apart van elkaar naar de Randstad te rijden. Dit leidt tot Intercity's die tussen Amersfoort en Utrecht niet als één trein maar vlak achter elkaar rijden. Voor Leeuwarden betekent dit in een enkel geval een afwijking op de 'normale' bestemming: Schiphol wordt dan Rotterdam, waarbij reizigers naar Schiphol in Zwolle dienen over te stappen. Reizigers vanuit Zwolle krijgen op deze momenten twee keer per uur een reismogelijkheid naar Utrecht. Deze afwijking van de dienstregeling in de spits is, gezien het feit dat Zwolle – Utrecht in de spits een veelgevraagde verbinding is daarmee voor klanten een zeer acceptabele oplossing binnen de dienstregeling 2007.

Zwolle – Leeuwarden/Groningen		
Dienstregeling 2006	Dienstregeling 2007	Dienstregeling 2009
Zwolle - Leeuwarden 1x Intercity 1x Intercity stoppend	2 Intercity, stoppend Zwolle - Leeuwarden, te Zwolle combineren met Groningen, te Amersfoort alterneren.	2 Intercity, stoppend Zwolle - Leeuwarden, te Zwolle combineren met Groningen, te Amersfoort alterneren.
Zwolle - Groningen 1 x Intercity; 1 x Intercity stoppend; 1 x Sprinter	1 x Intercity; 1 x Intercity stoppend incl ruimte voor Groningen Europapark; Intercity's te Zwolle combineren met Leeuwarden, te Amersfoort alterneren. 1 x Sprinter incl ruimte voor Groningen Europapark.	1 x Intercity; 1 x Intercity stoppend incl Groningen Europapark; Intercity's te Zwolle combineren met Leeuwarden, te Amersfoort alterneren. 1 x Sprinter incl ruimte voor Groningen Europapark.
		Mogelijk nieuw station: Groningen Europapark
Intercity/Snelreinstations: Zwolle (IC), Steenwijk (IC), Heerenveen (IC), Leeuwarden (IC), Assen (IC), Groningen (IC)	Tussen Zwolle en Groningen worden alle stations minimaal door een Intercity en Sprinter bediend. Tussen Zwolle en Leeuwarden en Zwolle en Groningen worden alle stations door een Intercity bediend.	Tussen Zwolle en Groningen worden alle stations minimaal door een Intercity en Sprinter bediend. Tussen Zwolle en Leeuwarden en Zwolle en Groningen worden alle stations door een Intercity bediend.

Amersfoort – Zwolle/Enschede

De opzet van de nieuwe dienstregeling op de corridor Amersfoort-Zwolle/Enschede is als volgt:

- Tussen Zwolle, Amersfoort en Utrecht rijdt twee keer per uur een Sprinter. Deze trein vervangt de huidige sneltrein tussen Utrecht en Amersfoort, die verder rijdt als stoptrein naar Zwolle. Voor reizigers van en naar de Veluwe betekent dit een toename van de reistijd, voor andere reizigers een afname en/of een verhoging van de frequentie (bijvoorbeeld Den Dolder en Bilthoven). De afname van het aantal reizen van de stations tussen Zwolle en Amersfoort naar Utrecht bedraagt ongeveer 1000 reizen per dag. Hier staat tegenover dat het aantal reizen van en naar de stations tussen Amersfoort en Utrecht een sterkere stijging laat zien.
- Tussen Amersfoort en Utrecht gaat een Intercity rijden ter vervanging van de huidige sneltrein. De Intercity start vanaf Amersfoort Schothorst en rijdt door naar Gouda, Rotterdam Alexander en Rotterdam. Samen met de Intercity's vanuit Groningen, Leeuwarden en Enschede ontstaat een kwartierdienst tussen Amersfoort en Utrecht.
- Tussen Enschede/Hengelo en Amersfoort rijdt 2 keer per uur een Intercity. Tussen Enschede en Zwolle rijdt 2 keer per uur een Sprinter. Daarnaast rijdt tussen Almelo en Apeldoorn 2 keer per uur een Sprinter die stopt op alle tussengelegen stations, inclusief de nieuwe stations Twello en Apeldoorn Osseveld;
- De internationale trein tussen Berlijn en Amsterdam, die 4 keer per dag rijdt, wordt geïntegreerd in het Intercitynetwerk. Tussen Hengelo en Enschede wordt op deze momenten een aansluitende Intercity aangeboden met een 'cross platform' overstap in Hengelo. Hierdoor wijken de aankomst- en vertrektijden nauwelijks af ten opzichte van de Intercity die gedurende de rest van de dag naar Amersfoort en verder rijdt. De reistijd met de rechtstreekse Intercity tussen Enschede en Amersfoort bedraagt 85 minuten, de reistijd met de Berlijntrein en de aansluitende Intercity bedraagt 87 minuten (de huidige reistijd tussen Enschede en Amersfoort is 87 minuten). Naar verwachting maken ongeveer 500 reizigers per dag per richting gebruik van de combinatie van de Berlijntrein en de aansluitende Intercity tussen Hengelo en Enschede.



De geïntegreerde Internationale trein uit Berlijn zal worden verlengd met binnenlandse rijkstroken zodat voldoende zitplaatsen worden aangeboden.

Het niet meer splitsen van de Intercity's in Amersfoort naar Amsterdam en Schiphol heeft verschillende redenen. Allereerst wordt een aantal keren per dag bij het gecombineerd rijden de maximale lengte van de trein tussen Zwolle/Deventer en Amersfoort (15 rijkstroken) overschreden. Dit komt door de autonome groei van reizigers en de extra groei door de stop te Hilversum vanaf 2009. Daarnaast is het splitsen en combineren gevoelig vanuit de punctualiteit. Voorts wordt de internationale trein van/naar Berlijn via Hengelo in het Intercitynetwerk geïntegreerd. Deze trein kan vanwege materieelstelling (locomotief en rijkstroken) niet gesplitst en gecombineerd worden. Als meer vervoercapaciteit tussen Amsterdam/ Amersfoort en Deventer nodig blijkt te zijn, rijdt de Intercity tussen Amersfoort en Amsterdam Centraal 1 of 2 keer per uur van en naar Deventer.

Amersfoort – Zwolle / Enschede		
Dienstregeling 2006	Dienstregeling 2007	Dienstregeling 2009
Enschede - Amersfoort 2 x Intercity; 2 x Sprinter Almelo - Apeldoorn, 2x Stoptrein Enschede-Wierden-Zwolle Berlijntrein losliggende trein	2 x Intercity (alternerend te Amersfoort); 2 x Sprinter Almelo - Apeldoorn, 2x Sprinter Enschede-Wierden-Zwolle. Integratie Berlijntrein in NS dienst	2 x Intercity (alternerend te Amersfoort); 2 x Sprinter Almelo - Apeldoorn, 2x Sprinter Enschede-Wierden-Zwolle. Integratie Berlijntrein in NS dienst
Zwolle - Amersfoort 2x zone trein Zwolle-stoppend-Amersfoort-snel-Utrecht, 2x Intercity Zwolle-Amersfoort, met verdubbelingstreinen in de spits(richting)	2 Sprinters Zwolle-Utrecht (incl. Vathorst), 2x Intercity Zwolle-Amersfoort met verdubbelingstreinen in de spits(richting), 2x Intercity Amersfoort (start in Schothorst) - Utrecht - Rotterdam	2 Sprinters Zwolle-Utrecht (incl. Vathorst), 2x Intercity Zwolle-Amersfoort met verdubbelingstreinen in de spits(richting), 2x Intercity Amersfoort (start in Schothorst) - Utrecht - Rotterdam
Intercity/Snelreinstations: Amersfoort (IC), Apeldoorn (IC), Deventer (IC), Almelo (IC), Hengelo (IC), Enschede (IC), Zwolle (IC)	Stations waar de Intercity's stoppen: Amersfoort, Apeldoorn, Deventer, Almelo, Hengelo, Enschede, Zwolle	Stations waar de Intercity's stoppen: Amersfoort, Apeldoorn, Deventer, Almelo, Hengelo, Enschede, Zwolle

Zwolle – Arnhem/Nijmegen

De corridor Zwolle – Arnhem/Nijmegen – Roosendaal is in de dienstregeling 2007 gesplitst in een noordelijk en een zuidelijk deel met een overlap tussen Arnhem en Nijmegen (zie ook hoofdstuk 3.3.3 corridor Midden Brabant). Deze splitsing is doorgevoerd om de betrouwbaarheid en de vele aansluitingen te handhaven die deze treinverbinding nu zowel in Overijssel en Gelderland, als in Noord-Brabant kent. Ter illustratie: de punctualiteit van de treinen in 2005 in Zutphen vanuit het zuiden met 75,5% en in Breda voor de treinen vanuit het noorden 79,5% ver onder de gemiddelde punctualiteit.

Door de splitsing van de treinverbinding in twee delen wordt een hogere betrouwbaarheid per verbinding gerealiseerd. Hiervan profiteren 32.000 reizen, voor 1.800 reizen ontstaat een extra overstap. Om zo min mogelijk reizigers nadeel te laten ondervinden van de extra overstap is gekozen voor een overlap tussen Arnhem en Nijmegen. Zowel tijdens de gehele spits- als tijdens de dalperiode rijden de Intercity's ongeveer in een kwartierdienst.

De Intercity tussen Roosendaal en Arnhem stopt op alle stations tussen Arnhem en Nijmegen. Reizigers tussen Zutphen/Dieren en Oss/Den Bosch moeten in Arnhem of Nijmegen overstappen en krijgen hierdoor te maken met een overstaptijd van circa 15 minuten.

Door de nieuwe Intercity die tussen Roosendaal en Arnhem gaat rijden, krijgen de stations Arnhem Zuid, Elst en Nijmegen Lent een directe Intercityverbinding met het zuiden van Nederland. Hiervan profiteren in 2010 ongeveer 5000 reizen per dag. Olst en Wijhe worden 2 keer per uur bediend door alle Intercity's tussen Zwolle en Nijmegen omdat op het traject Deventer – Zwolle geen andere treinen dan Intercity's rijden. Dit leidt voor deze stations tot een transparante en overzichtelijke situatie. Als gevolg hiervan groeit het aantal in- en uitstappers op deze stations van 1800 in 2005 naar 3000 in 2010.

De infrastructuur rondom Arnhem kent twee beperkingen. Allereerst de beperkte perroncapaciteit van station Arnhem, en ten tweede de kwetsbaarheid van kruisende treinen aan de westzijde van Arnhem. Mede hierdoor rijdt de huidige Sprinter Zutphen – Nijmegen vanaf 2007 tussen Zutphen en Ede-Wageningen. In Ede-Wageningen biedt deze Sprinter een goede aansluiting op de Intercity naar



Utrecht. Deze wijziging leidt ertoe dat de bediening van Elst, exclusief de treinen van Syntus die twee keer per uur rijden tussen Tiel en Arnhem, in beide richtingen van 4 naar 2 keer per uur gaat. Voor reizen tussen de stations tussen Arnhem en Zutphen - exclusief Dieren - en de stations tussen Arnhem en Nijmegen dient in Arnhem te worden overgestapt.

Zwolle – Arnhem/Nijmegen		
Dienstregeling 2006	Dienstregeling 2007	Dienstregeling 2009
2 x sneltrein Zwolle – Roosendaal. In de spits stoppen beide treinen in Olst en Wijhe, in het dal stopt slechts één van de twee sneltreinen te Olst en Wijhe. 2x stoptrein Zutphen – Nijmegen.	2x per uur Intercity Zwolle – Nijmegen. Beide treinen stoppen gedurende de hele dag in Olst, Wijhe en Dieren. 2x per uur Intercity Arnhem – Roosendaal, als stoptrein rijdend tussen Arnhem en Nijmegen. 2x per uur stoptrein Zutphen – Ede-Wageningen. In dal tussen Arnhem en Ede-Wageningen 1 x per uur.	2x per uur Intercity Zwolle – Nijmegen. Beide treinen stoppen gedurende de hele dag in Olst, Wijhe en Dieren. 2x per uur Intercity Arnhem – Roosendaal, als stoptrein rijdend tussen Arnhem en Nijmegen. 2x per uur stoptrein Zutphen – Ede-Wageningen. In dal tussen Arnhem en Ede-Wageningen 1 x per uur.
Intercity/Sneltreinstations: Zwolle (IC), Wijhe, Olst, Deventer (IC), Zutphen, Dieren, Arnhem (IC), Elst, Nijmegen (IC)	Stations waar de Intercity's stoppen: Zwolle, Wijhe, Olst, Deventer, Zutphen, Dieren, Arnhem, Nijmegen Tussen Arnhem en Nijmegen worden alle stations bediend door Intercity Arnhem-Roosendaal	Stations waar de Intercity's stoppen: Zwolle, Wijhe, Olst, Deventer, Zutphen, Dieren, Arnhem, Nijmegen Tussen Arnhem en Nijmegen worden alle stations bediend door Intercity Arnhem-Roosendaal

Utrecht – Nijmegen/Arnhem

In de nieuwe opzet van de dienstregeling bieden wij de volgende reismogelijkheden op dit traject:

- De Intercity's tussen Arnhem en Nijmegen en de Randstad – Rotterdam/Den Haag en Amsterdam en verder - rijden 4 keer per uur en stoppen beide op twee tussengelegen stations, te Ede-Wageningen en afwisselend de Klomp en Driebergen-Zeist. Tussen Utrecht en Arnhem neemt het aantal reizen per werkdag toe van 17.000 in 2005 naar 20.000 reizen in 2010;
- Daarnaast rijdt tussen Zutphen/Arnhem en Ede-Wageningen 2 keer per uur een Sprinter (Arnhem-Ede-Wageningen buiten de spits één keer per uur), die aansluit op de Intercity's van/naar Utrecht;
- De huidige spitsstoptrein tussen Arnhem en Utrecht komt te vervallen door onvoldoende beschikbare infrastructuurcapaciteit en door de frequentieverhoging naar 4 Sprinters per uur tussen Veenendaal en Utrecht.

Utrecht – Arnhem/Nijmegen		
Dienstregeling 2006	Dienstregeling 2007	Dienstregeling 2009
2x IC Nijmegen – Arnhem – Amsterdam – Den Helder 2x IC Nijmegen (-spits) Arnhem – Utrecht – Den Haag/Rotterdam Centraal. 2x stoptrein Arnhem – Utrecht, in dal Arnhem – Ede (1x per uur).	2x IC structuur tussen Arnhem en Nijmegen gelijk. 2x IC Nijmegen – Amsterdam stopt te Ede-Wageningen en Driebergen-Zeist 2x IC (Nijmegen (-spits)) Arnhem – Den Haag stopt te Ede-Wageningen en Veenendaal-De Klomp 2x Stoptrein Zutphen – Ede-Wageningen. (dal: 1x tussen Arnhem en Ede-Wageningen)	2x IC structuur tussen Arnhem en Nijmegen gelijk. 2x IC Nijmegen – Amsterdam stopt te Ede-Wageningen en Driebergen-Zeist 2x IC (Nijmegen (-spits)) Arnhem – Den Haag stopt te Ede-Wageningen en Veenendaal-De Klomp 2x Stoptrein Zutphen – Ede-Wageningen. (dal: 1x tussen Arnhem en Ede-Wageningen)
Intercity/Sneltreinstations: Utrecht, Driebergen, Veenendaal de Klomp, Ede-Wageningen, Arnhem, Elst, Nijmegen	Stations waar de Intercity's stoppen: Utrecht, Driebergen-Zeist*, Veenendaal de Klomp*, Ede-Wageningen, Arnhem, Nijmegen * niet alle Intercity's stoppen	Stations waar de Intercity's stoppen: Utrecht, Driebergen-Zeist*, Veenendaal de Klomp*, Ede-Wageningen, Arnhem, Nijmegen * niet alle Intercity's stoppen

3.5 Aanpassingen tijdens avond- en weekendperiode

De vervoervraag is niet elk uur van de dag, elke dag van de week en elke week van het jaar gelijk. Toch wordt met een patroondienstregeling een zo eenduidig en transparant mogelijk vervoersaanbod aan de klant geboden. Vaste fluctuaties in de vervoervraag en het afstemmen van het treinaanbod veroorzaken enige variatie op de patronen. In de spits worden op sommige corridors extra treinen ingezet. Elders kan dit betekenen dat er 's avonds en/of in het weekend minder treinen rijden. 's Nachts wordt op de meeste trajecten geen personenvervoer per spoor aangeboden. Dit verschilt per corridor/baanvak en tijdstip, afhankelijk van de vervoervraag en aanbodmogelijkheden.

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de trajecten waarop op de rustiger uren een aangepaste frequentie wordt geboden. Dit overzicht geeft zowel de huidige als de nieuwe situatie



weer voor de basisfrequentie en de aangepaste frequentie. De aangepaste frequenties gelden na 19/20 uur op alle avonden, de vroegste 3 uren op zaterdag en de vroegste 5 uren op zondag. De exacte tijdstippen van de uitdunning worden, zoals gebruikelijk, uitgewerkt in de volgende fase (24-uursuitwerking) en voor advies aan de consumentenorganisaties in het LOCOV voorgelegd.

Tabel 2. Overzicht frequenties Intercity's en Sprinters

Intercity/ Sprinter	traject	basis	basis	aangepaste	aangepaste	Opmerking
		frequentie	frequentie	frequentie	frequentie	
		2006	2009	2006	2009	
Intercity	Utrecht C - Schiphol	2	4	2	2	(3)
Intercity	Almere Oostvaarders - Utrecht C	1	2	1	1	(3)
Intercity	Den Haag Centraal - Leiden C	4	4	2	2	
Intercity	Haarlem - Leiden C	4	4	2	2	
Intercity	Eindhoven - Utrecht C	4	4	2	2	
Intercity	Leiden C - Schiphol	4	4	4	2	
Intercity	Leiden C - Rotterdam Centraal	4	4	4	2	
Intercity	Den Haag Centraal - Utrecht C	4	4	4	2	
Intercity	Rotterdam Centraal - Utrecht C	4	4	4	2	
Intercity	Utrecht Centraal - Arnhem	4	4	4	2	
Intercity	Alkmaar - Amsterdam C	4	4	4	2	
Intercity	Amsterdam C - Lelystad	2	2	2	0	(1)
Intercity	Utrecht C - Amersfoort	4	4	4	2	
Sprinter	Den Haag C - Gouda Goverwelle	2	4	2	2	(3)
Sprinter	Dordrecht - Den Haag (Centraal)	4	2	4	2	
Sprinter	Den Haag (Centraal) - Leiden	4	2	4	2	
Sprinter	Uitgeest - Amsterdam C	4	4	2	2	
Sprinter	Zwolle - Groningen	1	1	0	0	(2)
Sprinter	s Hertogenbosch - Nijmegen	2	2	1	1	
Sprinter	Tilburg West - Weert	2	2	1	1	
Sprinter	Roermond - Maastricht Randwyck	2	2	1	1	
Sprinter	Utrecht C - Geldermalsen	4	4	2	2/3	(4)
Sprinter	Geldermalsen - 's Hertogenbosch	2	2	1	1	

(1) Tussen Amsterdam-Centraal en Lelystad kan gereisd worden met de Sprinters.

(2) De Intercity stopt 1 keer per uur op alle tussengelegen stations.

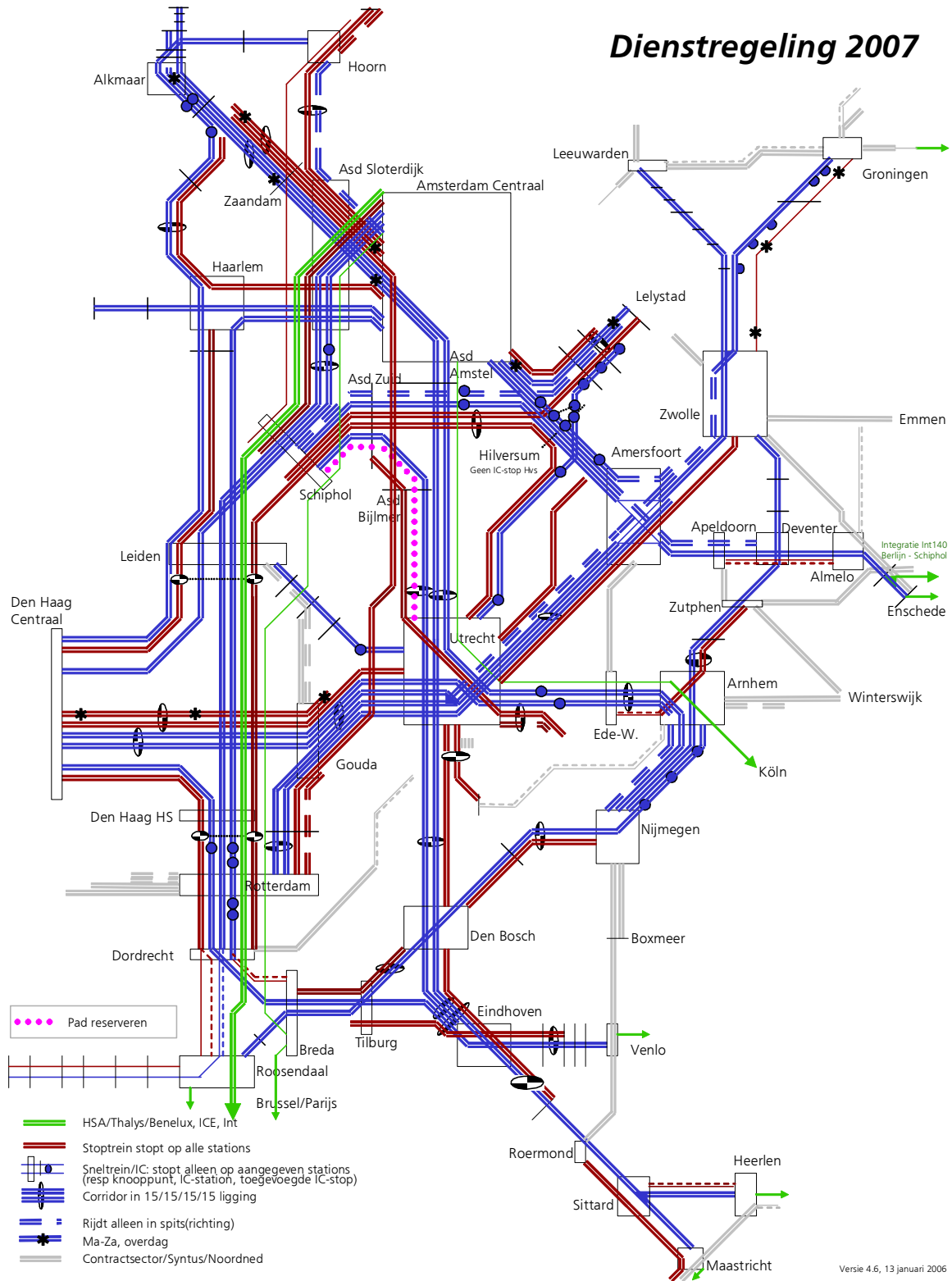
(3) Op deze trajecten is het aantal treinen overdag uitgebreid.

(4) Voor dit traject is er nog geen uitwerking van het avondpatroon.



Bijlage

Figuur a - Overzichtskaart met dienstregeling 2007 (eerste fase)





Figuur b - Overzichtsk kaart met dienstregeling 2009 (eindfase)

