

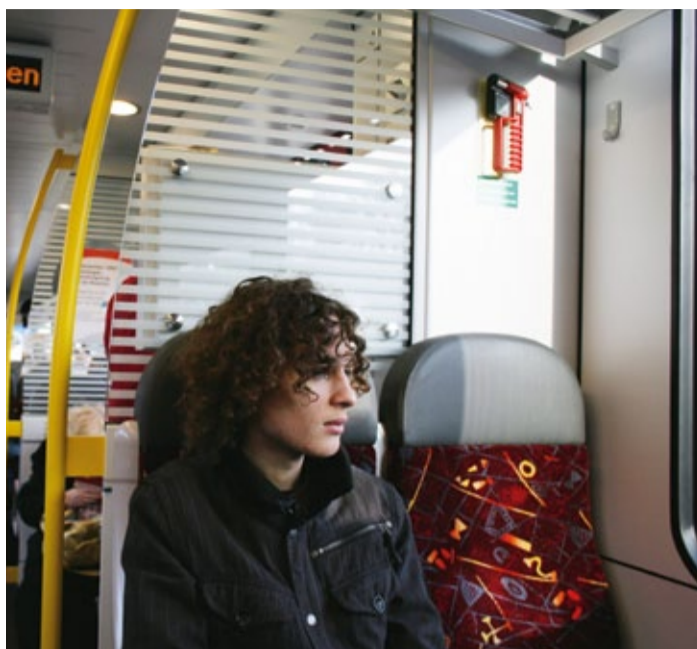
Aansluiten en versterken

Héél Nederland in verbinding



FMN

FEDERATIE MOBILITEITSBEDRIJVEN NEDERLAND



Aansluiten en versterken

In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu hebben NS en ProRail het plan 'Beter en meer' opgesteld. Het plan omvat een ambitie voor 2025 en verder en is gericht op de ontwikkeling van het hoofd-railnet. De Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) wil een totaalplan voor het Nederlandse treinvervoer waarin ook kansrijke plannen voor het regionale net benut worden. Daarom komt FMN met 'Aansluiten en versterken'. Samen met 'Beter en meer' vormt dit

een totaalconcept waardoor héél Nederland in verbinding is. Het plan dat nu voor u ligt, is een weergave van de aansluitingen met het regionale net en de versterking hiervan. Het advies, gesterkt door decentrale overheden, is om deur-tot-deur vervoer te bieden voor de reiziger met aandacht voor het regionale treinvervoer. Veel leesplezier!

Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland

Aanleiding

Wij zijn van mening dat door het maken van gerichte en soms andere keuzes, een grotere zekerheid over de groei gecreëerd kan worden. Er wordt nu sterk ingezet op het verbeteren van Intercityverbindingen op basis van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Onze ervaring is dat juist op de kortere afstanden tot 40 kilometer - ook buiten de Randstad - bij gerichte verbeteringen een constante groei te bereiken is. De relatief hoge kosten en de budgetoverschrijding, die ontstaat bij de invoering van deze voor Europese begrippen zeer hoge frequenties van Intercitytreinen, maken het noodzakelijk dat deze keuze zeer goed overwogen moet worden.

Het uitgangspunt om zoveel mogelijk rechtstreekse verbindingen te bieden onderschrijven wij. Dat geldt natuurlijk ook voor regionaal vervoer. Met name in krimpgebieden neemt de vraag naar openbaar vervoer toe, omdat de gerichtheid op de steden verder toeneemt. Door een totale visie op het openbaar vervoer, waarbij ook stads- en streekvervoer betrokken worden, en een gedeeltelijk ander exploitatiemodel, zijn wij van mening dat budgetoverschrijding van 10% op het PHS-budget niet nodig is. Dit sluit ook aan op de voorlopige onzekerheid over de ontwikkeling van het reizigersvervoer. In dit kader achten wij het wenselijk meer inzicht te krijgen in redenen waarom wel of niet voor de auto gekozen wordt en of een verdere uitwerking van een deur-tot-deur keten deze keuze verregaand beïnvloedt. Ervaringen in Zwitserland leveren hiervoor het bewijs.

Reisinformatie voor alle aanbieders

Reizen zonder overstap is een goed uitgangspunt, maar helaas niet altijd mogelijk. Dat betekent dat knooppunten goed ingericht moeten zijn, zoals NS en ProRail aangeven. Wij willen ook voor de vele kleine stations een servicestandaard vaststellen. Wij zijn van mening dat reisinformatie open moet zijn voor alle aanbieders en dat de basis van alle gegevens bij ProRail ligt, die verantwoordelijk moet zijn voor de uitvoering.

Dienstregeling opbouwen vanuit minimale vraag

Het behalen van de punctualiteit wordt met name op grote knooppunten in de

Randstad een zware klus. Het is echter wel noodzakelijk. De punctualiteit is immers bepalend voor het hele net omdat - op een enkele lijn na - alle Intercitytreinen starten in de Randstad. Ook in dit kader is het zeer de vraag of het bieden van de geplande hoge frequenties mogelijk is. Wellicht kan er beter gekozen worden voor extra spitsstreinen op bepaalde lijnen, die conform de voorstellen uit de nota 'Kiezen voor Kwaliteit' afwijkende eindpunten hebben: direct bij werk- of studielocaties. Om de betrouwbaarheid in de spits te garanderen kiest FMN vaak voor meer overstaptijd in de drukke ochtendspits. Helaas treffen we in het plan 'Beter en meer' toch weer de afbouw van frequentie aan bij extreem slecht weer. Juist als Nederland op ons rekt, moeten we er zijn! De nieuw te plannen dienstregeling en de nieuwe opzet van be- en bijsturing moeten het mogelijk maken de dienstregeling vrijwel altijd uit te voeren. De dienstregeling moet worden opgebouwd vanuit de minimale vraag van de reiziger. Dit is een elementair verschil met de huidige opbouw van de dienstregeling, waarbij de spits (dinsdagmorgen in de derde week van september) maatgevend is voor de gehele dienstregeling. Dat maakt de kapitaalintensiteit nog groter en de robuustheid lager. In dit kader past ook de optimalisatie van aansluitingen tussen trein en bus via het visgraatmodel. Dat juichen wij zeer toe, maar voor invoer moeten afspraken gemaakt worden over een goede verdeling van opbrengsten en daarmee de kosten dekking van het regionale vervoer. Dit kan

opgelost worden als zeggenschap over de keten in één hand ligt.

Doorgaande verbindingen

Het bieden van doorgaande verbindingen waar mogelijk, is een goed uitgangspunt en maakt veel reizen aangenamer. Dit moet dan ook gelden op plaatsen waar regionale lijnen stoppen voor de gewenste eindbestemming, omdat niet op het hoofdrailnet gereden mag worden of omdat doorrijden infratechnisch niet mogelijk is. Voor veel regionale lijnen geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur. De snelheid verhogen tot 140 km/uur verkort de reistijd aanmerkelijk en geeft de mogelijkheid meer treinen in te zetten. Het kan er overigens ook toe leiden dat met minder treinen dezelfde dienstregeling geboden wordt. Het verhogen van de snelheid rond stations - waar nu vaak een maximum van 40 km/uur geldt - is een goed voorstel.

Kritisch staan wij tegenover het nu bestellen van nieuw Sprintermaterieel. Het lijkt ons verstandig hiermee te wachten tot een totaal vervoerplan voor Nederland klaar is. Wij sluiten niet uit dat dit kan leiden tot de aanschaf van ander en meer op de regio's afgestemd materieel voor stoptreinen. Wij verwachten dat dit zeker tot lagere kosten zal leiden.

Uitgangspunten LTSa serieus nemen

Het is noodzakelijk dat het ministerie van Infrastructuur en Milieu ons de tijd gunt en de uitgangspunten van de LTSa serieus neemt. In de nu voorliggende agenda is hier geen ruimte voor ingepland. We lopen hierdoor het gevaar nu keuzes te maken die bij nader onderzoek of onderlinge afstemming niet gemaakt zouden zijn. Weliswaar met de mogelijkheid om via een experimenteel artikel bij te schaven, gaat de trein nu voor tien jaar rijden op een niet goed afgewogen dienstregeling! We rekenen er daarom op dat hiervoor in deel II van de LTSa voldoende tijd ingeruimd wordt om dit te voorkomen.

Uitleg LTSa

Een geïntegreerd regionaal openbaar vervoersysteem is een belangrijke schakel in het realiseren van deur-tot-deur vervoer. De LTSa van het ministerie van Infrastructuur en Milieu bevat een aantal uitstekende uitgangspunten. De kernpunten in relatie tot deur-tot-deur vervoer zijn:

- Uitwerking van de LTSa gebeurt met alle betrokkenen rondom het spoor. NS en ProRail hebben daarin het grootste aandeel. Maar ook de regionale vervoerders, goederenvervoerders en decentrale overheden worden hierbij betrokken. Dit alles zal leiden tot een afgewogen portfolio van programma's en projecten voor het spoor tot 2028 en een sturingsinstrumentarium waarmee op de realisatie van de geformuleerde ambities en doelen kan worden gestuurd.
- Aan NS en ProRail wordt gevraagd om een operationeel spoorconcept voor het hoofdrailnet op te stellen als basis voor een meerjarige verbeteraanpak. NS en ProRail overleggen met goederen- en regionale vervoerders.
- Verdere decentralisatie en creatie van samenloop.
- De kwaliteit van het spoor als vervoerproduct verbeteren zodat de reizigers en verladers de trein in toenemende mate als een aantrekkelijke vervoersoptie zien en gebruiken.
- Verbeteren van de deur-tot-deur reistijd.
 - Verkorten van de reistijd op het spoor zelf door het verhogen van frequenties, het gebruikmaken van de maximum toegestane snelheid en het verhogen van de snelheid waar mogelijk.

- Betere aansluitingen op andere modaliteiten door goed functionerende multimodale knooppunten (stations en terminals).

Opmerkelijk is dat de LTSa geen ambities heeft ten aanzien van internationaal vervoer per spoor. Terwijl de grenzen binnen Europa steeds meer vervagen en de inzet van de EU juist internationalisering van het spoor wil bevorderen door het wegnemen van barrières. Ook voor het regionale spoor buiten de Randstad zijn geen doelstellingen geformuleerd in de LTSa. Zowel het internationale vervoer per spoor als het regionale vervoer buiten de Randstad zijn belangrijke schakels om deur-tot-deur vervoer te realiseren.

Wensen van de regio

De decentrale overheden hebben naar aanleiding van de LTSa stelling genomen over hun rol ten aanzien van openbaar vervoer. Belangen van de decentrale overheden die uit verschillende rapporten naar voren komen zijn:

- Meer zeggenschap over eigen mobiliteitsbeleid. Door decentralisatie van spoorverbindingen of op een andere wijze, zolang dit betekent dat zij via zeggenschap over deze spoorverbindingen de regionale bereikbaarheid kunnen borgen.
- Betrokkenheid bij het opstellen van het nationale vervoerplan. De decentrale overheden zijn immers verantwoordelijk voor het stads- en streekvervoer en de bestaande regionale spoorlijnen.
- Samenhang van regionale ontwikkeling en openbaar vervoer om bloeiende centra mogelijk te maken.
- De reiziger vooropstellen. Voor de reiziger moet zijn reis voelen als een snelle en prettige reis van deur tot deur.
- Het optimaliseren van de combinatie van bus- en treinvervoer.

Samenvattend willen de decentrale overheden met het openbaar vervoer sturing geven aan regionale bereikbaarheid en daarmee aan regionale economische ontwikkeling. Het stimuleren van het regionale openbaar vervoer is zowel binnen het kader van de LTSa als de visie van de decentrale overheden een zeer belangrijk uitgangspunt. Externe factoren zoals het veranderende reisgedrag en demografische ontwikkelingen

spelen eveneens een belangrijke rol voor het regionale openbaar vervoer. FMN concludeert dat het regionale openbaar vervoer niet de aandacht krijgt die het zou moeten krijgen. Uit onderzoek blijkt dat de reizigersgroei op de regionale spoorlijnen met gemiddeld 2,75% per jaar drie keer zo hoog is als de 0,9% op het hoofdrailnet. FMN pleit voor een geïntegreerd openbaar vervoersysteem met het regionale vervoer als belangrijke schakel.



De vijf op te lossen zaken

In het algemeen moet elke concessie beginnen met Art. 1: Gij zult in het belang van de reizigers samenwerken met de andere vervoerders.

- 1** De barrières in het huidige OV-chipkaartsysteem moeten zoveel mogelijk worden weggenomen. Nieuwe betaalsystemen zoals Touch & Travel dienen verder ontwikkeld te worden.
- 2** De vervoerstream bepaalt of een doorgaande verbinding geboden wordt. De grens van HRN of regionaal kan niet de reden zijn dat altijd overgestapt moet worden. Wij stellen als norm voor dat, indien meer dan 40% van de reizigers over moet stappen op de grens van HRN, een doorgaande verbinding geboden moet worden.
- 3** Bij calamiteiten neemt ProRail in eerste instantie de leiding. Op het HRN wordt afgestemd met NS en op een regionale lijn met de betreffende vervoerder.
- 4** Wanneer een nieuw, geïntegreerd vervoerconcept ingevoerd wordt, moet een opdrachtgever de mogelijkheid krijgen een geïntegreerde aanbidding - trein en bus of doorrijden naar een station op een ander net - op maat in te kopen. Dat betekent dat op basis van wederkerigheid de vervoerder met de beste aanbidding de dienst gaat uitvoeren, ongeacht het netwerk - HRN of regio - waarop gereden wordt.
- 5** Regel de zeggenschap afdoende door een samenwerking tussen de concessieverleners Rijk en decentrale overheden. Het ministerie beheert het IC-netwerk, de Provincie de regionale lijnen en op het snijvlak wordt vooraf vastgesteld wat de meest optimale oplossing qua zeggenschap is.

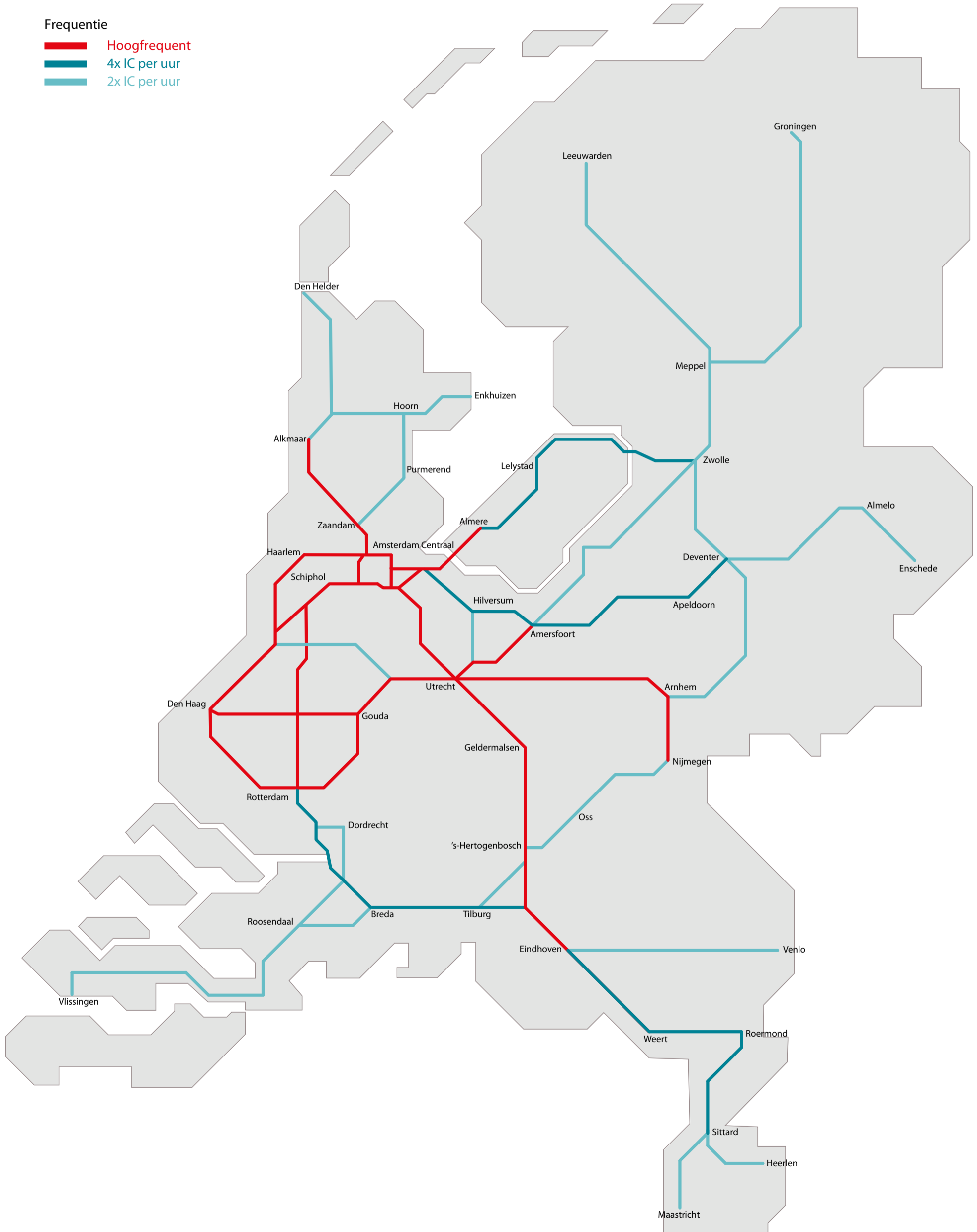
Beter en meer sluit niet naadloos
aan op de LTSa! Daarom is er
Aansluiten en versterken.



Beter en meer = LTSa1

Frequentie

- Hoogfrequent
- 4x IC per uur
- 2x IC per uur



Netwerkfilosofie

Het doel van zowel het ministerie van Infrastructuur en Milieu als de decentrale overheden is om met het openbaar vervoer een deur-tot-deur aanbod te realiseren. In Zwitserland is die keuze al eind vorige eeuw gemaakt. En met groot succes. Het aantal reizen per hoofd van de bevolking is vele malen hoger dan in Nederland (jaarlijks 51 ritten per hoofd van de bevolking ten opzichte van 23 ritten per hoofd van de bevolking in Nederland).

Op basis van samenwerking tussen overheden en vervoerders is door FMN een plan ontwikkeld voor heel Nederland. In deze systeembenadering is een geïntegreerde regelmatige dienstregeling verantwoordelijk voor meer regelmaat, meer snelheid en meer aanbod in het openbaar vervoer. De reiziger staat

centraal: hij moet gemakkelijk, zonder barrières van begin- tot eindpunt kunnen reizen. Dat betekent eenheid in tariefsystemen, eenheid in reisinformatie en een robuust product.

Ook in Nederland zijn voldoende succesvolle projecten die aantonen dat een goed innoverend product en samenwerking in de keten tot frequenter gebruik van openbaar vervoer leiden. Een andere aanleiding om tot een nieuwe opzet te komen, is het veranderende reisgedrag en demografische ontwikkelingen. De vraag naar vervoer op korte afstand neemt toe. Daarnaast wordt het vervoer op lange afstand succesvoller, indien er sprake is van kwaliteitsverhoging. Dat blijkt in Europa doordat gebruik van het snelle langeafstandsvervoer steeds vaker een alternatief is voor het vliegtuig, voor afstanden tot 600 kilometer.



Exploitatie

Wat betreft exploitatie heeft Zwitserland ons geleerd dat deze systeembenadering borg staat voor een robuuste exploitatie met een hoge punctualiteit. Deze benadering gaat uit van een hiërarchie waarbij de (woon-werk) spoorverbindingen met economische centra de basis vormen van het openbaar vervoer. Deze verbindingen hebben een standaardfrequentie van vier treinen per uur (twee Intercity's en twee RegioSprinters). Spitsstreinen worden toegevoegd voor afwijkende bestemmingen (bijvoorbeeld randgebieden) om de vaste reiziger tegemoet te komen. Spoorlijnen die onderdeel uitmaken van het PHS hebben een frequentie van acht treinen per uur (vier Intercity's en vier RegioSprinters). Dit vanuit de netwerkfilosofie dat een goed aanbod van regionaal vervoer zal leiden tot meer vraag naar regionaal openbaar vervoer. Om deur-tot-deur vervoer mogelijk te maken, rijden bussen naar regionale knooppunten (treinstations) en sluiten daar aan op de treinen conform het visgraatmodel. Een geïntegreerd netwerk betekent een optimale afstemming tussen het langeafstandsvervoer en het stads- en regionaal vervoer.

Bij elke spoorwegfunctie hoort een specifiek product met kenmerkende eigenschappen:

- De toegang tot lokale knooppunten verzorgen: busnet, fiets- en voetgangersvoorzieningen voor het voor- en natransport van en naar regionale knooppunten.
- De ontsluiting van regio's verzorgen: de Regio-Sprinter ontsluit de regio naar een regionaal knooppunt. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de producten Interregio, RegioSprinter en Stadstrein.
- Grote reizigersstromen opvangen, vaak over grotere afstanden: de Intercity verbindt de grote Nederlandse steden en de grote stedelijke centra met de ons aangrenzende landen. De Intercity kenmerkt zich door een hoge snelheid, comfort en weinig stops. Dat zal concurrerend kunnen zijn met het vliegtuig op afstanden tot 600 kilometer.



Netwerken

In dit plan zijn meerdere verbeteringsvoorstellen gepresenteerd voor het regionale spoor in Nederland. Het betreft RegioSprinters voor de regionale reiziger omdat deze treinen voornamelijk een regionale functie hebben en bovendien het gehele treinsysteem ondersteunen. Er zijn vijf regionale verbeteringsvoorstellen gepresenteerd: Net Randstad, Net Noord Nederland, Net Oost Nederland, Net Brabant en Net Limburg. Het Net Randstad is een nieuw voorstel ten opzichte van het Nieuwe Spoorplan uit 2011, de overige netten zijn een verdere uitwerking van het vorige plan.

De netwerken zijn uitgewerkt volgens de netwerkfilosofie met deur-tot-deur vervoer als uitgangspunt. In alle regio's rijdt op elke spoorlijn ieder half uur een regionale trein. Op drukke spoorlijnen is dit ieder kwartier. De netwerken zijn per regio afgestemd op hogere frequenties en betere aansluitingen op de bus. Al met al zal dit leiden tot meer reizigers voor het gehele openbaar vervoersysteem, van Thalys tot buurtbus.

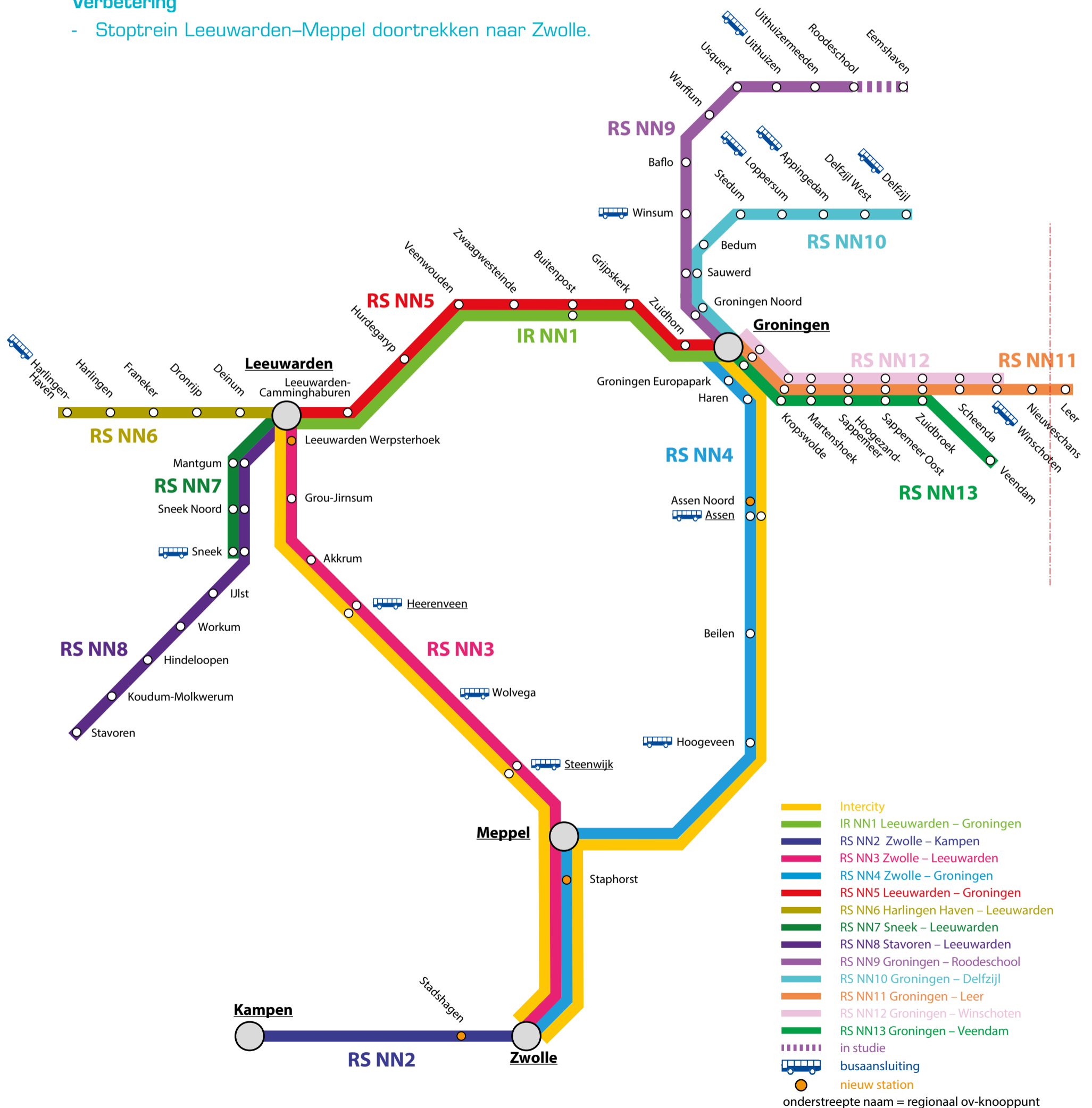
Visie Kaart Net Noord-Nederland

Aandachtspunten

- Realiseren van symmetrie binnen de driehoek Zwolle–Groningen–Leeuwarden. Op de gehele driehoek moet als ruggengraat voor het Noorden twee keer Intercity en twee keer Sprinter geboden worden.
- Snelheid verhogen Leeuwarden–Harlingen (PNN Project).
- Infrastructureel vier treinen Leeuwarden–Sneek mogelijk maken (PNN Project).

Verbetering

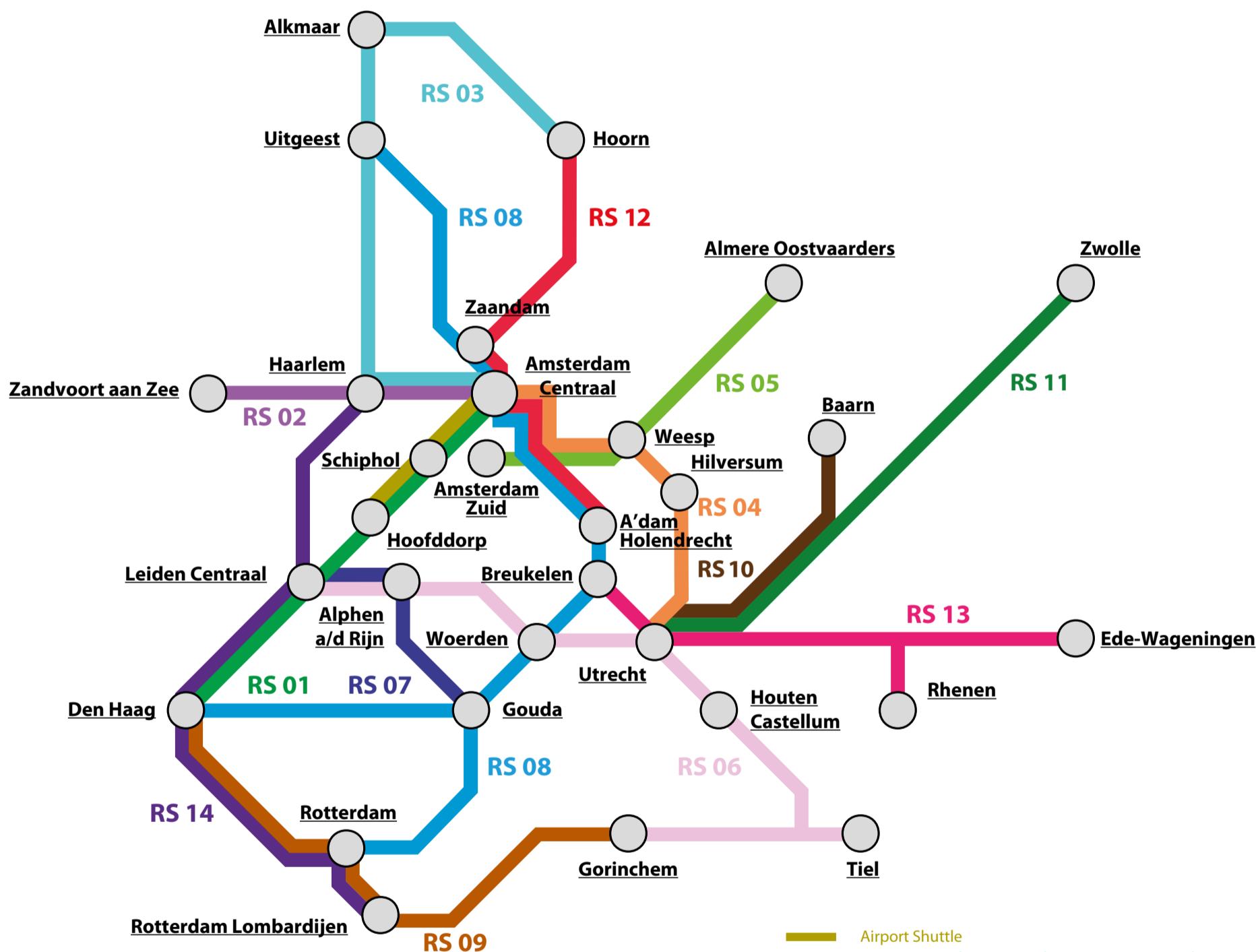
- Stoptrein Leeuwarden–Meppel doortrekken naar Zwolle.



Visie Kaart Sprinter Net Randstad

Verbetering

- Gorinchem–Dordrecht naar Rotterdam, mede als compensatie voor wegvallende Intercity's tussen Dordrecht en Rotterdam.
- Gorinchem–Geldermalsen doortrekken naar Utrecht.
- Gouda–Alphen aan den Rijn doortrekken naar Leiden.
- Keuzemogelijkheid lijnkoppelingen op knooppunten, zoals Gouda en Weesp.



-  Airport Shuttle
 -  RS 01 Amsterdam Centraal – Den Haag Centraal
 -  RS 02 Amsterdam Centraal – Zandvoort aan Zee
 -  RS 03 Amsterdam Centraal – Hoorn
 -  RS 04 Amsterdam Centraal – Utrecht Centraal
 -  RS 05 Amsterdam Zuid – Almere Oostvaarders
 -  RS 06 Leiden Centraal – Gorinchem/Tiel
 -  RS 07 Leiden Centraal – Gouda
 -  RS 08 Den Haag Centraal/Rotterdam Centraal – Uitgeest
 -  RS 09 Den Haag Centraal – Gorinchem
 -  RS 10 Utrecht Centraal – Baarn
 -  RS 11 Utrecht Centraal – Zwolle
 -  RS 12 Hoorn – Amsterdam Holendrecht
 -  RS 13 Breukelen – Rhenen/Ede – Wageningen
 -  RS 14 Haarlem – Rotterdam Lombardijen
 -  busaansluiting
- onderstreepte naam = regionaal ov-knooppunt

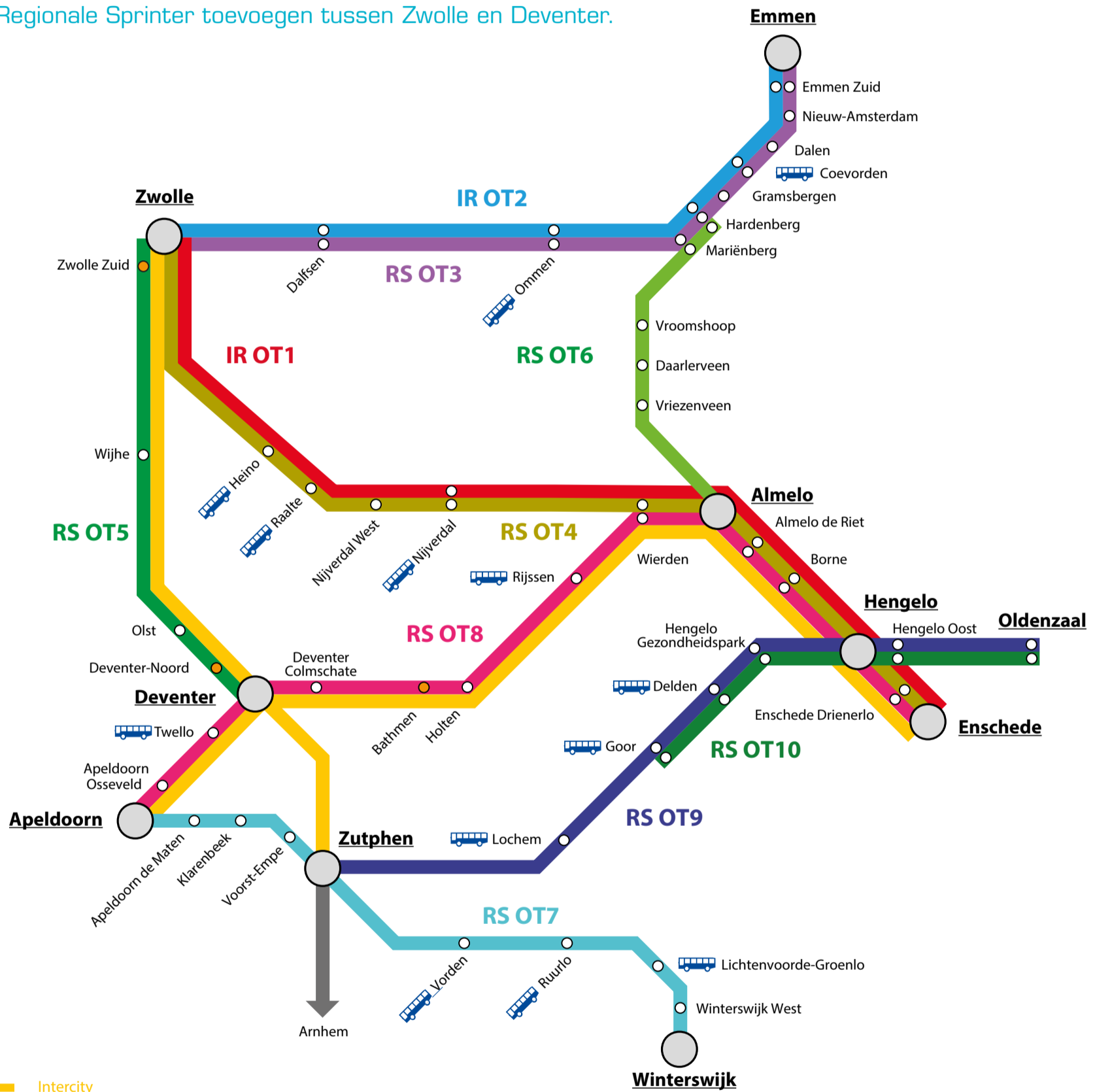
Visie Kaart Net Overijssel-Twente

Aandachtspunten

- Infrastructureel de koppeling van Winterswijk–Zutphen aan Zutphen–Apeldoorn mogelijk maken, waardoor een reistijdverkorting van bijna een half uur te behalen is.
- Elektrificatie van Zwolle–Wierden.

Verbetering

- IJsselijn opwaarderen tot echte Intercity.
- Regionale Sprinter toevoegen tussen Zwolle en Deventer.



- Intercity
- IR OT1 Zwolle – Enschede
- IR OT2 Zwolle – Emmen
- RS OT3 Zwolle – Emmen
- RS OT4 Zwolle – Enschede
- RS OT5 Zwolle – Deventer
- RS OT6 Hardenberg – Almelo
- RS OT7 Apeldoorn – Winterswijk
- RS OT8 Apeldoorn – Enschede
- RS OT9 Zutphen – Oldenzaal
- RS OT10 Goor – Oldenzaal
- busaansluiting
- nieuw station
- onderstreepte naam = regionaal ov-knooppunt

Visie Kaart Net Gelderland

Aandachtspunten

- Vrije kruising Velp aansluiting bij Arnhem.

Verbetering

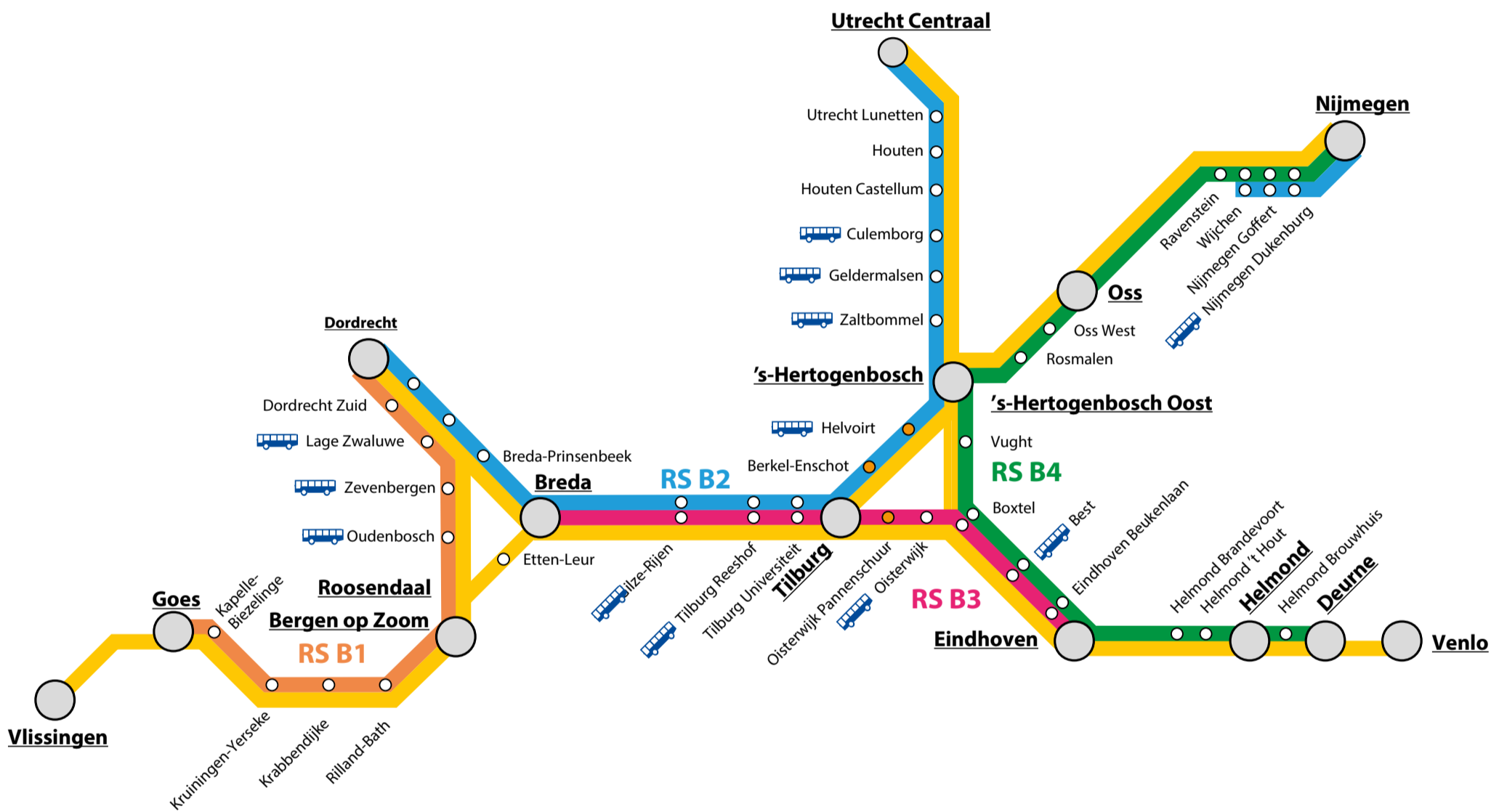
- Amersfoort–Ede-Wageningen doortrekken naar Arnhem.
- Arnhem–Tiel handhaven en niet knippen in Elst.



Visie Kaart Net Brabant

Verbetering

- Sprinter vier keer per uur Breda-Tilburg.

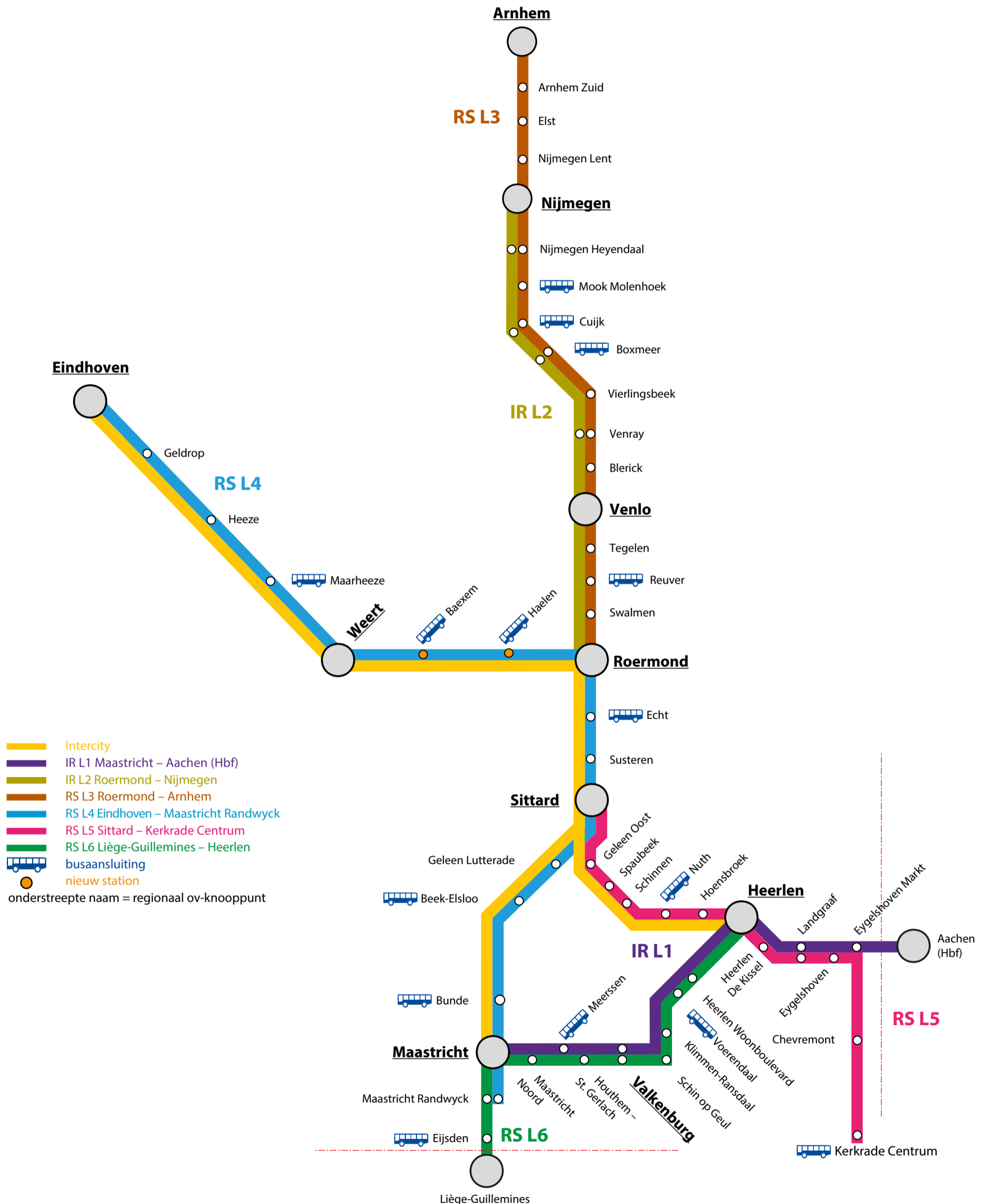


- Intercity
- RS B1 Goes - Dordrecht
- RS B2 Dordrecht - Utrecht Centraal
- RS B3 Breda - Eindhoven
- RS B4 Nijmegen - Deurne
- busaansluiting
- nieuw station
- onderstreepte naam = regionaal ov-knooppunt

Visie Kaart Net Limburg

Aandachtspunten

- Elektrificatie en deels dubbelspoor aanleggen op de Maaslijn (Nijmegen–Roermond).





De kern

Het doel van dit plan is om met alle betrokkenen tot één gezamenlijke visie te komen voor het openbaar vervoersysteem in Nederland. Het regionale vervoer is een belangrijke schakel voor een geïntegreerd openbaar vervoersysteem. Een geïntegreerd netwerk betekent een optimale afstemming tussen het langeafstandsvervoer en het stads- en regionaal vervoer. Het uitgangspunt is het bieden van deur-tot-deur vervoer aan de reiziger. Om deur-tot-deur vervoer mogelijk te maken, rijden bussen naar regionale knooppunten (treinstations) en sluiten daar aan op de treinen conform het visgraatmodel. Dit betekent dat de reiziger gebruikmaakt van meerdere vervoersproducten.

Dit uitgangspunt sluit aan bij de visie van de LTSa en de decentrale overheden. Gelet op de ontwikkelingen in de toekomst, wijzigingen in het reisgedrag en demografische ontwikkelingen, zijn de verbeteringsvoorstellen in dit plan een belangrijke stap tot het realiseren van de doelen van de overheden. Decentrale overheden krijgen zeggenschap over het totale aanbod van openbaar vervoer in de regio, waardoor dit afgestemd kan worden op de regionale behoefte. Daarnaast zorgt een geïntegreerd openbaar vervoersysteem voor een betere bereikbaarheid binnen de regio en draagt het bij aan de regionale economie. De regionale vervoerders hebben zowel de expertise als de middelen in huis om een beter regionaal openbaar vervoersysteem te bieden, dat reizigers reisgemak van deur tot deur biedt. Het spreekt voor zich dat wij graag deze plannen met de hele branche uit willen werken in deel II van de LTSa.



OVERZICHT VERVOERSPRODUCTEN

Net/treinproduct	Omschrijving
Qliner, Brabantliner en Interliner	<p>Snelle buslijnen die Hub's en knooppunten met elkaar verbinden, daar waar geen spoorlijn ligt. Ze vervullen de functie van een Sprinter. In gebieden waar gedurende lange afstand 100 km/uur aangehouden kan worden, vervullen ze de functie van Interregio. De basisfrequentie is 30'.</p>
Regionale Sprinter	<p>Daar waar een S-net niet realiseerbaar is rijdt de Sprinter, naast IC of IR of alleen, en ontsluit de regio naar een Hub of regionaal knooppunt. De Sprinter is in multimodale concessies verweven met het regionale busnet. De regionale Sprinter kent een basisfrequentie van 30' met aanvulling in de brede spits.</p>
Stadstrein	<p>Dit treintype heet in Duitstalige landen S-Bahn en in Frankrijk RER. Kenmerk is hoogfrequent rijden in stedelijke gebieden als de Randstad. Ook in stedelijke gebieden als Twente, Arnhem/Nijmegen, Brabantse stedenrij en Zuid-Limburg inclusief Aken en Luik kan een S-net opgezet worden. De S-netten hebben veel haltes, op de vraag afgestemde routes en uiteraard een of meerdere Hub's waar aangesloten wordt op de IC-, en IR-treinen. Uiteraard bestaat een directe aansluiting op de stedelijke metro-, tram- en busnetten. De S-netten hebben een basisfrequentie van 15', die in de spits opgevoerd kan worden tot 7,5'. De routes kunnen eventueel op de vraag afgestemd worden.</p>
Interregionetwerk	<p>De IR vervangt de huidige Intercity. Het IR-net valt deels samen met het IC-net om de huidige kleinere IC-stations te bedienen. De IR rijdt op de minder zware assen als drager van het systeem. De IR heeft een basisfrequentie van 30', die in de spits opgevoerd kan worden ten behoeve van woon-werkverkeer en studieverkeer. De routes kunnen eventueel op de vraag afgestemd worden.</p>
Intercitynetwerk internationaal en nationaal	<p>Dit IC-net verbindt de grote Nederlandse steden, Hub's en de grote stedelijke centra in aangrenzende landen. Het is in binnen- en buitenland een open systeem, zonder verplichte reservering, wat de ruggengraat vormt van het net in Nederland en aangrenzende gebieden. Het net kenmerkt zich door een hoge snelheid, comfort en weinig stops. Voor langeafstandsvervoer tot 600 km is het een serieuze concurrent van het vliegverkeer. De IC nationaal heeft een basisfrequentie van 30'. De IC internationaal heeft een basisfrequentie van 60'.</p>

