

Productiemodel NS

2025 en 2026

Publieksversie

Versie 2

22 februari 2024





Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1 Inleiding	3
2 T+1: 2025	4
2.1 Kaart met lijnvoering	4
2.2 Overzicht van voorgenomen wijzigingen	5
2.2.1 Nieuwe structuur	6
2.2.2 Meer treinen in de spits	7
2.2.3 Meer treinen overdag	7
2.2.4 Meer treinen in de avonduren	8
2.2.5 Meer en snellere treinen aan de randen van de dag	8
2.2.6 Meer treinen in het weekend	9
2.2.8 Internationaal	10
2.3 Kwaliteitsomschrijving van de dienstregeling op basis van gegeneraliseerde reistijd	10
3 Toelichting per productstap	12
3.1 Beschrijving op- en afbouw	12
3.2 Spitsritten	12
3.3 Vroege en late treinen	13
4 Toelichting op flexibiliteitsbepalingen	15
5 Overzicht en voorstel tot wijziging minimale stationsbediening	18
6 T+2: 2026	19
6.1 Overzicht van voorgenomen wijzigingen	19
6.1.1 Dagkaart volume voor T+2 2026	20
6.1.2 Toelichting op reizigerseffecten	21
6.2 Toelichting per productstap	21
6.2.1 Beschrijving op- en afbouw	21
6.2.2 Spitsreinen	23
6.3 Toelichting op afwijking van gerechtigde en verplichte productstappen	23
7 Overzicht treindienst onder ERTMS	24

1 Inleiding

In de Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033 ('Concessie') zijn in Bijlage 10A de eisen voor het Productiemodel opgenomen. In het Productiemodel geeft NS inzicht in de (voorgenomen) ontwikkelingen van het aan te bieden vervoer. In het Productiemodel wordt ook aangetoond dat wordt voldaan aan bijvoorbeeld de logistieke prestatie-eisen. Deze ontwikkelingen passen binnen de afspraken in de Concessie.

Het Productiemodel geeft aan zowel de Concessieverlener als aan derden (onder andere decentrale overheden en consumentenorganisaties) inzicht in de voorgenomen ontwikkelingen van het aangeboden vervoer. In dit Productiemodel wordt onderscheid gemaakt tussen T+1 (2025) en T+2 (2026). Voor T+1 betreft het een uitwerking van het volume op basis van onder meer een gedetailleerde omschrijving vanuit de LOCOV-adviesaanvraag. Voor alle beschreven onderdelen motiveert NS gemaakte keuzes. Voor T+2 wordt de uitwerking gemaakt op basis van het dagvolume.

Het volume zoals omschreven in dit Productiemodel is het volume dat NS voornemens is aan te vragen in de capaciteitsaanvraag voor dienstregeling 2025 en is gelijk aan de treindienst die wordt geconsulteerd via de LOCOV-adviesaanvraag.

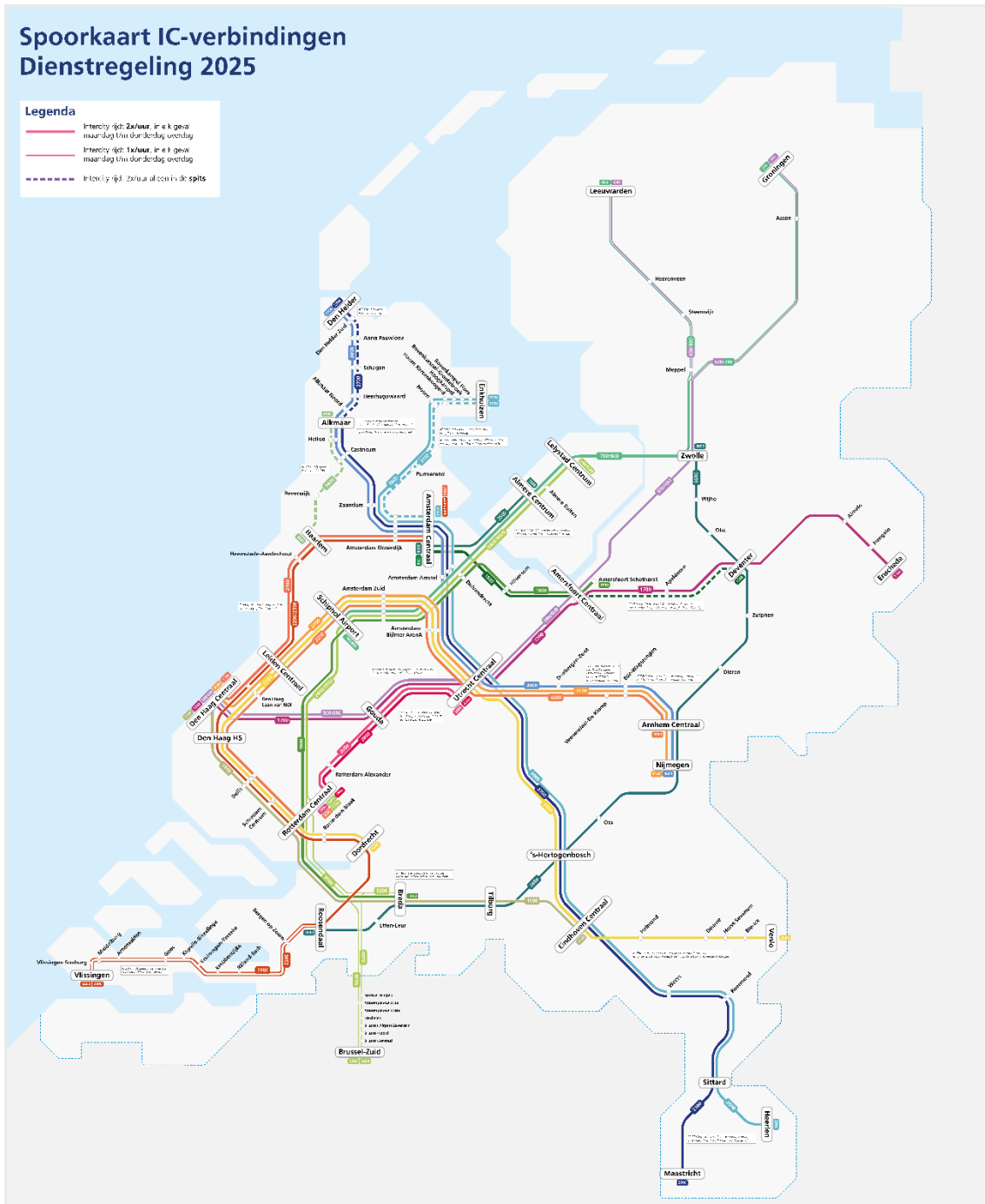
De daadwerkelijke dienstregeling van 2025 is mede afhankelijk van de beschikbaarheid van de infrastructuur en de capaciteit daarvan. Tijdens het capaciteitsverdelingsproces onder leiding van ProRail kunnen er verschillen ontstaan tussen het volume in dit Productiemodel, de aanvraag en de uiteindelijke verdeling.

Mogelijke aanpassingen in de dienstregeling van 2025 en 2026 die van invloed zijn op de omschreven uitvoering van de kwaliteitseisen, die zich voordoen na het verzenden van het Productiemodel, worden gecommuniceerd aan de Concessieverlener, zoals vermeld in artikel 8, zevende lid van de Concessie.

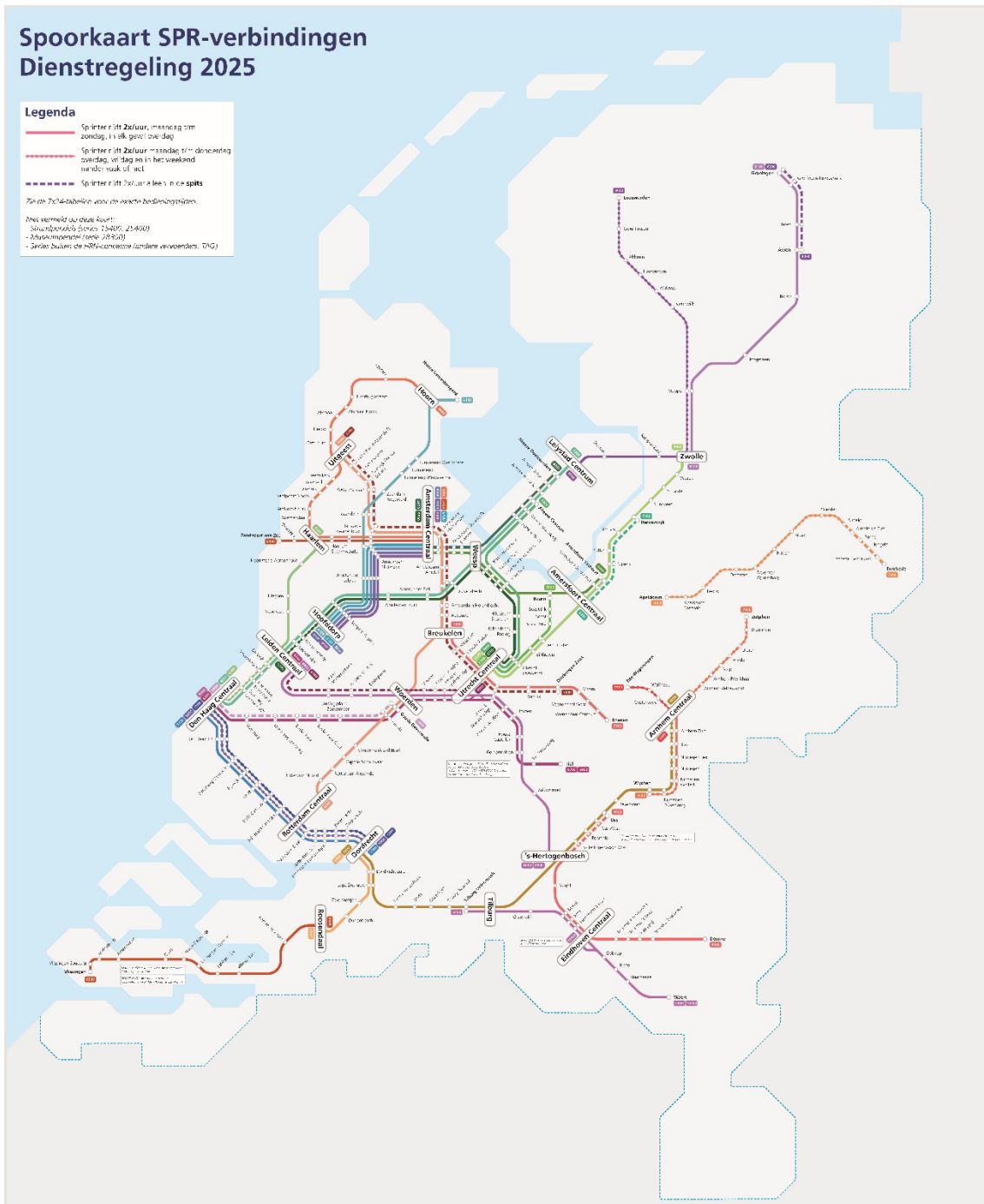


2 T+1: 2025

2.1 Kaart met lijnvoering



Figuur 1: Spoorkaart intercityverbindingen dienstregeling 2025 maandag/donderdag



Figuur 2: Spookkaart Sprinterverbindingen dienstregeling 2025 maandag / donderdag op werkdag

2.2 Overzicht van voorgenomen wijzigingen

De omschrijving van dienstregeling 2025 is te vinden in de LOCOV-adviesaanvraag, van 8 februari 2024 (CC/PA/TD-962). In dienstregeling 2025 beoogt NS een stijging van het aantal treinkilometers van 4,0%, door het toevoegen van diverse frequentieverhogingen ten opzichte van dienstregeling 2024, dit is passend binnen het volume conform artikel 8 in de Concessie. NS rijdt in dienstregeling 2025 een gelijkmatige verdeling van treindiensten over het uur. NS toont hiermee aan te voldoen aan de logistieke prestatie-eisen, zoals omschreven in artikel 9 van de Concessie. De omschreven dienstregeling is conform afspraken zoals omschreven in de Concessie.

In onderstaande tabel 1 staat een overzicht van het totaalpercentage treinkilometers in 2025 ten opzichte van dienstregeling 2024. In de opeenvolgende paragrafen wordt hierop een toelichting gegeven.

Week uitsplitsing	Treinkilometers t.o.v. '24 ¹
Dal	+1,0%
Weekend	+1,5%
Spits	+0,5%
Avond	+0,5%
Vrijdag	+1,0%
TOTAAL	4,0 %

Tabel 1: Overzicht totaal percentage toegevoegde treinkilometers in 2025 t.o.v. 2024

2.2.1 Nieuwe structuur

- Tussen Hoofddorp, Schiphol Airport en Amsterdam Centraal introduceert NS de Airport Sprinter: een hoogfrequente Sprinterdienst, die acht keer per uur tussen circa 07:00 en 21:00 rijdt tussen Amsterdam Centraal, Amsterdam Sloterdijk, Amsterdam Lelylaan, Schiphol Airport en Hoofddorp.
- De nieuwe vijfde en zesde Sprinter tussen Den Haag Centraal – Rotterdam Centraal gaat op maandag t/m donderdag overdag tussen circa 07:00 en 19:00 rijden, en rijdt na Rotterdam Centraal door naar Dordrecht waar in spitsuren al een vijfde en zesde Sprinter reed. Zo rijden er maandag tot en met donderdag overdag op het hele traject Den Haag Centraal – Dordrecht zes Sprinters per uur. Op vrijdag rijden er twee Sprinterseries in een kwartierdienst. Om deze zes Sprinters op het traject tussen Rotterdam Centraal en Den Haag Centraal mogelijk te maken stopt de vijfde en zesde intercity niet meer op Schiedam Centrum. Schiedam Centrum houdt vier intercity's per uur en krijgt twee extra Sprinters per uur door de zes sprinters per uur.
- De zes intercity's per uur tussen Utrecht Centraal, Amsterdam Bijlmer Arena en Schiphol Airport rijden allemaal door naar Leiden Centraal en verder richting Den Haag Centraal en/of Rotterdam Centraal. Dus elke tien minuten rijdt er een intercity tussen Leiden Centraal en Schiphol Airport, Amsterdam Bijlmer ArenA en Utrecht Centraal.
 - De intercity Nijmegen – Arnhem Centraal – Utrecht Centraal – Schiphol Airport rijdt na Schiphol Airport door naar Den Haag Centraal en hoeft niet meer in te wachten op station Amsterdam Bijlmer ArenA. Een rechtstreekse reis tussen Nijmegen, Arnhem Centraal, Amsterdam Zuid en Schiphol Airport met deze serie is hierdoor vier tot vijf minuten sneller.
- Vier intercity's per uur rijden vanaf dienstregeling 2025 over de Hogesnelheidslijn tussen Rotterdam Centraal en Schiphol Airport (waarvan twee van/naar Breda, één van/naar Brussel en één vanaf/tot Rotterdam) door naar Amsterdam Zuid (in plaats van Amsterdam Centraal). In dienstregeling 2025 rijden deze intercity's na Amsterdam Zuid twee keer per uur door naar Almere Centrum en Lelystad Centrum en twee keer per uur naar Hilversum en Amersfoort Schothorst.
 - Dit betekent dat doorgaande reizigers tussen Oost-Nederland en Amsterdam Zuid en Schiphol Airport (en v.v.) in dienstregeling 2025 altijd overstappen op Amersfoort Centraal. Deze cross-platform overstap van drie tot vier minuten heeft geen aanvullende impact op de reistijd.
 - Bovenstaande betekent ook dat doorgaande reizigers tussen Noord-Nederland en Rotterdam Centraal (en v.v.) in dienstregeling 2025 altijd overstappen op Utrecht Centraal of Gouda. De cross-platform overstap in Gouda van vijf tot zes minuten heeft geen aanvullende impact op de reistijd. Reizigers tussen Noord-Nederland en Amsterdam Zuid / Schiphol Airport (en v.v.) zijn tot circa vijf minuten langer onderweg.
 - Tegelijkertijd wordt in de nieuwe structuur een rechtstreekse reis tussen Noord-Nederland en Utrecht Centraal (één tot twee minuten) en Den Haag Centraal vijf tot zes minuten sneller.

¹ Schatting afgerond op halve procentpunten

2.2.2 Meer treinen in de spits

- Tussen Haarlem en Alkmaar wil NS in de spitsrichting op maandag tot en met donderdag de intercity herintroduceren, het gaat om twee ritten per spits extra ten opzichte van Dienstregeling 2024 (vertrek uit Alkmaar om 07:20 en 07:50, vertrek Haarlem om 17:12 en 17:42).
- In de ochtendspits rijdt NS drie ritten van Harderwijk - met stop in Nijkerk - naar Amersfoort Centraal (vertrek uit Harderwijk om 07:16, 07:46 en 08:16) en in de middagspits drie ritten van Amersfoort Centraal naar Harderwijk met stop in Nijkerk (vertrek uit Amersfoort Centraal om 16:38, 17:08 en 17:38). In Amersfoort Centraal geeft de spitspendel aansluitingen van en naar Utrecht Centraal en Amsterdam Centraal. Hierdoor worden reistijden in de spitsrichting tussen enerzijds Harderwijk en Nijkerk en anderzijds Amersfoort Centraal (negen minuten), Utrecht Centraal (twaalf minuten) en de regio Amsterdam Centraal en Schiphol Airport (twaalf minuten tot bijna een half uur) verkort.
 - Bij de herinstructie van deze spitspendel is in een eerdere risicoanalyse door ProRail gebleken dat vanwege overwegveiligheid tussen Amersfoort Centraal en Harderwijk (nog steeds) maatregelen nodig zijn. Zonder (zicht op) financiering hiervan kan de spitspendel niet worden geherintroduceerd. De komende maanden moet duidelijk worden of herinstructie mogelijk is.
- NS gaat de spitstreinen tussen Leiden Centraal en Utrecht Centraal ook op vrijdag rijden, zodat elke werkdag vier treinen per uur rijden in de ochtend- en avondspits tussen Utrecht Centraal en Leiden Centraal via Alphen aan den Rijn. NS voegt daarnaast in beide richtingen vier treinen toe, zodat de kwartierdienst gereden wordt tussen circa 06:00-10:00 en 15:00-19:00 (in 2024 was dit tussen circa 06:00-09:00 en 16:00-19:00). In totaal biedt NS twee keer circa vier uur een kwartierdienst Leiden Centraal – Alphen aan de Rijn – Woerden (-Utrecht Centraal) aan.
- Maandag t/m donderdag rijdt NS een extra avondspitsrit van Assen naar Groningen. Door toevoeging van deze rit rijdt de spitstrein vier keer per uur (twee keer per uur de extra ritten, naast twee keer per uur de reguliere Sprinter) zowel in de ochtend- als avondspits in beide richtingen in de brede spits.
 - Vertrek Groningen: vanaf 06:22-08:52 en 15:22-17:52
 - Vertrek Assen: vanaf 06:48-09:18 en 15:48-18:18

2.2.3 Meer treinen overdag

- NS rijdt de zes intercity's per uur tussen Arnhem Centraal, Utrecht Centraal, Schiphol Airport, Leiden Centraal, Den Haag HS, Rotterdam Centraal maandag tot en met donderdag weer de gehele werkdag in plaats van alleen in de spits, zoals in Dienstregeling 2024.
 - Het gaat om de intercityseries 3000, 3100, 3200, 2700 en 3900.
 - In Utrecht Centraal kunnen reizigers zes keer per uur cross-platform overstappen tussen treinen van en naar Eindhoven Centraal/Arnhem Centraal enerzijds en Schiphol Airport/Amsterdam Centraal anderzijds. De alternerende lijnvoering blijft bestaan.
 - Op vrijdag, zaterdag en zondag rijdt NS, conform 2024, de kwartierdienst op deze trajecten (3000, 3100, 3500, 2900 en 5000 en 5100).
- De bestaande zes sprinters per uur tussen Dordrecht en Rotterdam Centraal gaat ook overdag rijden (maandag-donderdag) tussen circa 07:00 en 19:00, in plaats van alleen in spitsuren. Samen met de nieuwe vijfde en zesde Sprinter Den Haag Centraal – Rotterdam Centraal rijden er zo maandag tot en met donderdag overdag op het hele traject Dordrecht – Den Haag Centraal zes Sprinters per uur. Het gaat om de series 5000, 5100 en 5200. Op vrijdag rijdt NS, conform 2024, een kwartierdienst, in het weekend een halfuursdienst.
- De kwartiersdiensten met Sprinters tussen Amsterdam Centraal, Weesp en Almere Centrum keren overdag weer terug, dit was in Dienstregeling 2024 alleen in de spits op werkdagen.
- De kwartiersdiensten tussen circa 07:00 en 19:00 op werkdagen en tussen circa 10:00 en 19:00 op zaterdag met intercity's tussen Schiphol Airport, Almere Centrum en Lelystad Centrum keren op maandag tot en met zaterdag overdag weer terug, dit was in Dienstregeling 2024 alleen in de spits op maandag tot en met donderdag.
- Op vrijdag rijden de intercity's op de volgende trajecten de hele werkdag, conform de andere werkdagen (maandag t/m donderdag) vier keer per uur Utrecht Centraal – Den Haag Centraal, Utrecht Centraal – Rotterdam Centraal, Den Haag Centraal – Amsterdam Centraal, Amsterdam Centraal – Alkmaar, in plaats van vanaf circa 15.00.

- Op vrijdag rijdt de Sprinter Utrecht Centraal – Hilversum – Hoofddorp overdag elk half uur tussen circa 07:00 en 20:00 door naar Leiden Centraal (conform maandag-donderdag). Daardoor rijden er ook op vrijdag vier Sprinters per uur tussen Schiphol Airport en Leiden Centraal.
- In het dagdal rijdt NS weer de derde en vierde Sprinter per uur tussen Utrecht Centraal en Woerden. Hierdoor krijgen de stations tussen Utrecht Centraal en Woerden in combinatie met de sprinter Den Haag Centraal – Utrecht Centraal weer alle werkdagen overdag (tussen circa 07:00 en 19:00) vier treinen per richting.

2.2.4 Meer treinen in de avonduren

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

- NS rijdt de kwartierdienst tussen Eindhoven Centraal en Utrecht Centraal langer door, namelijk tot 23:00 in plaats van 21:00.
- NS introduceert op vrijdag- en zaterdagavond een kwartierdienst met intercity's tussen Amsterdam Centraal, Haarlem, Leiden Centraal en Den Haag Centraal. De laatste trein van deze kwartierdienst vertrekt rond 00.30 vanaf Amsterdam Centraal.
- Vanuit Enschede vertrekt de laatste trein op vrijdag- en zaterdagavond een half uur later richting de Randstad (23:16 in plaats van 22:46). Deze trein rijdt tot Amersfoort Centraal.
- Tussen Apeldoorn en Deventer rijden de Sprinters in de avonduren elk half uur op maandag tot en met vrijdag (tot circa 22:00). In het weekend is voorlopig voorzien dat er een late trein rijdt om 00:57 van Apeldoorn richting Almelo, Hengelo en Enschede. Nu rijdt de laatste trein nog om 00:20. De realisatie hiervan hangt nog af van wekelijks onderhoud aan het spoor op dit traject.
- NS rijdt de kwartierdienst met intercity's tussen Dordrecht, Rotterdam Centraal, Leiden Centraal en Schiphol Airport in de avonduren circa één uur langer door (v.v.) (laatste vertrek Dordrecht en Schiphol Airport circa 23:00 in beide richtingen, i.p.v. 22:00).
- NS rijdt de laatste intercity van Amsterdam Centraal naar Almere Centrum een half uur later op vrijdag en zaterdag, de laatste intercity vertrekt op die dagen om 00:38 in plaats van 00:08.
- Vanuit Schiphol Airport naar Amersfoort Centraal rijdt de laatste intercity op vrijdag en zaterdag een half uur later, namelijk om 00:08 in plaats van 23:38.
- Op maandag tot en met donderdag rijdt NS de laatste trein van Nijmegen (vertrektijd 23:43) naar Utrecht Centraal door naar Amsterdam Centraal, zodat reizigers vanuit Arnhem Centraal en Nijmegen een latere rechtstreekse verbinding met Amsterdam Centraal krijgen. Op vrijdag en zaterdag is dit in Dienstregeling 2024 al het geval.
- Ook rijdt NS op maandag tot en met zondag deze intercity na Utrecht Centraal (en zondag Schiphol Airport) door naar Den Haag Centraal. Daarnaast voegt NS op elke dag één extra intercity toe vanuit Nijmegen (vertrektijd 21:28) naar Schiphol Airport en Den Haag Centraal.
- NS verhoogt de frequentie tussen Amersfoort Centraal en Amersfoort Vathorst in de avonduren (van twee naar vier treinen per uur op werkdagen tot 22:00 en op vrijdag en zaterdag tot 00:00).
- NS rijdt op maandag tot en met vrijdag de halfuursdienst van de Sprinter tussen Ede-Wageningen en Arnhem Centraal een half uur langer door tot circa 21:00, door een rit toe te voegen vanuit Ede-Wageningen (vertrektijd 20:12) naar Arnhem Centraal.
- In de avond rijdt NS de halfuursdienst tussen Zutphen en Arnhem Centraal langer door, door het toevoegen van een Sprinter om 21:37 uit Zutphen naar Nijmegen en door het toevoegen van één Sprinter om 21:33 vanuit Nijmegen naar Zutphen.
- NS rijdt op het traject Alkmaar – Den Helder (v.v.) zeven dagen per week tot middernacht twee intercity's per uur, in plaats één intercity per uur vanaf circa 22:00.

2.2.5 Meer en snellere treinen aan de randen van de dag

- NS voegt drie ritten in de ochtend toe aan de Sprinter Nijmegen – Zutphen:
 - Op maandag tot en met vrijdag rijdt de eerste Sprinter van Zutphen naar Nijmegen een half uur eerder, namelijk om 05:37. Ook rijdt NS een extra vroege Sprinter van Arnhem Centraal (vertrek 05:41) naar Nijmegen.
 - Op maandag tot en met vrijdag rijdt de eerste Sprinter van Arnhem Centraal (vertrektijd 05:55) naar Zutphen een half uur eerder.

- Tussen Groningen en Zwolle en tussen Leeuwarden en Zwolle rijdt NS meer Intercity's en/of zijn stoppende Intercity's versneld:
 - Maandag tot en met vrijdag: vertrek Groningen richting Zwolle om 05:19.
 - Zaterdag: vertrek Groningen richting Zwolle om 06:19.
 - Zondag: vertrek Groningen richting Zwolle om 07:19.
 - Maandag tot en met zaterdag: vertrek Zwolle richting Groningen om 00:45.
 - Maandag tot en met vrijdag: vertrek Groningen richting Zwolle om 05:49.
 - Maandag tot en met zondag: vertrek Zwolle richting Groningen om 23:15 en 00:15.
 - Maandag tot en met zondag: vertrek Leeuwarden richting Zwolle om 22:47.
- Waar nodig én mogelijk zijn op momenten van versnelde Intercity's extra losse Sprinters tussen Groningen en Zwolle (serie 6100) toegevoegd:
 - Maandag tot en met vrijdag: vertrek Groningen richting Zwolle om 05:04
 - Maandag tot en met vrijdag: vertrek Groningen richting Zwolle om 05:34
 - Zaterdag: vertrek Groningen richting Zwolle om 06:04
 - Maandag tot en met zondag: vertrek Zwolle richting Groningen om 22:52
 - Maandag tot en met zondag: vertrek Zwolle richting Groningen om 23:52
 - Maandag tot en met zaterdag: vertrek Zwolle richting Groningen om 00:52
 - Zondag: vertrek Zwolle richting Groningen om 00:18
- Waar nodig én mogelijk zijn op momenten van versnelde intercity's extra losse Sprinters tussen Leeuwarden en Zwolle (serie 9000) toegevoegd of gewijzigd:
 - Maandag tot en met zondag Leeuwarden richting Zwolle: er wordt in de avond in het 'andere' halfuur gereden. Het aantal ritten is gelijk, maar beter verdeeld. Zo rijdt een rit met vertrek Leeuwarden richting Zwolle om 20:34 zodat de halvuursdienst in de avond langer doorrijdt.
 - Ook op zaterdag en zondag wordt in het 'andere' halfuur gereden. Het aantal ritten is gelijk, maar beter verdeeld. Zo wordt bijvoorbeeld eerder opgestart (op zaterdag om 06:34 en op zondag om 07:34).
 - Maandag tot en met vrijdag Zwolle richting Leeuwarden: vertrek Zwolle richting Leeuwarden om 20:26 (extra rit).
 - Op maandag tot en met zondag wordt vervolgens in de avond in het 'andere' halfuur gereden.
 - Op zaterdag wordt ook in het andere halfuur gereden. Er rijdt een extra rit om 06:26.
 - Op zondag wordt ook in het andere halfuur gereden. Er rijdt een extra rit om 07:26.
- Ook versnelt NS de intercity Zwolle – Roosendaal die in 2024 nog op sommige momenten als Sprinter rijdt. Waar nodig en mogelijk rijdt NS op die momenten extra Sprinters (serie 7600). Het betreft de volgende ritten:
 - Maandag tot en met vrijdag: vertrek Zutphen om 05:37 (intercity stopt niet meer op Brummen, Rheden, Velp, Arnhem Presikhaaf en Arnhem Velperpoort).
 - Maandag tot en met zaterdag: vertrek Zutphen om 21:37.
 - Maandag tot en met zondag: vertrek Zutphen om 00:07 (intercity stopt niet meer op Brummen, Rheden, Velp, Arnhem Presikhaaf en Arnhem Velperpoort).
 - Maandag tot en met vrijdag: vertrek Arnhem Centraal om 05:55 (intercity stopt niet meer op Brummen, Rheden, Velp, Arnhem Presikhaaf en Arnhem Velperpoort).
 - Maandag tot en met zondag: vertrek Nijmegen om 00:03 (intercity stopt niet meer op Brummen, Rheden, Velp, Arnhem Presikhaaf, Arnhem Velperpoort, Arnhem Zuid, Elst en Nijmegen-Lent).

2.2.6 Meer treinen in het weekend

- NS rijdt de Sprinter Utrecht Centraal – Hilversum – Hoofddorp (serie 5700) weer op vrijdag, zaterdag en zondag. Hiermee brengt NS op die dagen de kwartierdienst terug in het Gooi.
- In Dienstregeling 2025 is NS voornemens op zaterdag en zondag één extra intercity te laten rijden die om 09:48 vertrekt vanuit Deventer naar Amsterdam Centraal.
- Op zondag rijdt de eerste Sprinter van Arnhem Centraal naar Nijmegen (vertrektijd 06:41) één uur eerder.

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

2.2.7. Twee keer per uur een trein in plaats van één keer per uur

NS rijdt op verschillende trajecten een halfuursdienst in de avond en in het weekend:

- Utrecht Centraal – Baarn: zeven dagen in de week elk half uur een trein tot circa 22:00. Daarna wordt tot middernacht een keer per uur gereden.
- Hoofddorp – Hoorn Kersenboogerd: zeven dagen in de week elk half uur een trein tot circa 00:00. Op zaterdagochtend richting Hoofddorp tot circa 07:00 een uursdienst, ook op zondagochtend richting Hoofddorp tot circa 09:00 en richting Hoorn tot circa 07:30.
- Deurne – Eindhoven Centraal: maandag tot en met zaterdag elk half uur een trein tot circa 20:00. Daarna wordt een keer per uur gereden, net als op zondag de gehele dag.
- Eindhoven Centraal – 's-Hertogenbosch: zeven dagen in de week elk half uur een Sprinter. Er wordt één keer per uur gereden op zondag- en maandag- tot en met donderdagavond na circa 23:00, zaterdagochtend voor circa 07:00 en zondagochtend voor circa 08:00.
- Tilburg Universiteit – Eindhoven Centraal: zeven dagen in de week elk half uur een Sprinter tot circa 21:00, daarna wordt tot middernacht een keer per uur gereden. Op zaterdagochtend wordt tot circa 08:00 één keer per uur gereden, net als zondagochtend tot circa 09:00.
- Eindhoven Centraal – Weert: maandag tot en met zaterdag elk half uur één trein tot circa 20:00. Daarna wordt tot middernacht één keer per uur gereden, net als zondag de hele dag. Op zaterdagochtend wordt richting Eindhoven Centraal tot circa 08:00 één keer per uur gereden.

2.2.8 Internationaal

- NS en de Belgische vervoerder NMBS verdubbelen het aantal treinen tussen Nederland en Brussel van 16 naar 32 per dag. Met die verbinding zijn reizigers zo'n 45 minuten korter onderweg dan nu.

2.3 Kwaliteitsomschrijving van de dienstregeling op basis van gegeneraliseerde reistijd

De impact van de gegeneraliseerde reistijd (GRT) wordt mede bepaald door de grote structuurwijziging van 2025. De komst van de Airport Sprinter en de doorkoppeling van de HSL treinen naar Amsterdam Zuid en verder het land in kennen voor – en nadelen voor de reizigers.

NS rijdt meer treinkilometers in 2025 t.o.v. 2024 en verhoogt frequenties waardoor meer reismogelijkheden ontstaan. Er zijn ook reizen die vaker rechtstreeks worden aangeboden of worden versneld. Dit heeft een positief effect op de GRT; de ervaren reistijd wordt korter.

Op sommige drukke reisrelaties wordt de reis anders met een negatieve impact op de GRT; bijvoorbeeld een overstap of langere halteertijd op een station die leidt tot een langere reistijd. De gemiddeld ervaren reistijd is dan langer.

Een uitgebreidere reizigersimpact is te vinden in de LOCOV-adviesaanvraag.

De GRT van 2025 ten opzichte van 2024 verbetert met 1,4% (61.432.358 GRT-minuten in 2025 ten opzichte van 62.326.644 GRT-minuten in 2024). In tabel 2 een overzicht van het aantal reizen dat meer dan 3, 10 of 30 GRT-minuten sneller wordt en het aantal reizen dat meer dan 3, 10 of 30 GRT-minuten langzamer wordt in 2025 ten opzichte van 2024, met voorbeelden van trajecten.

Reizen delta GRT	Aantal reizen in 2024	Voorbeelden van trajecten
< -3 min	201.246	De hele dag elke tien minuten een IC op Rotterdam – Leiden – Schiphol – Utrecht – Arnhem; komst van de 5 ^e 6 ^e Sprinter tussen Den Haag Centraal – Rotterdam Centraal op werkdagen



< -10 min	29.338	De rechtstreekse en snellere verbinding Amsterdam Zuid – Rotterdam Centraal via de HSL en verhoging van Sprinter frequentie in het dal Almere Oostvaarders – Amsterdam Centraal
< -30 min	267	
> 3 min	64.026	Utrecht Centraal – Amersfoort Schothorst: rechtstreekse IC-verbinding vervalt, wel nog 2x per uur een rechtstreekse Sprinter en Breda – Schiphol Airport: van 3 naar 2 rechtstreekse IC's (IC Brussel rijdt niet meer via Breda)
> 10 min	20.664	Niet meer stoppen van IC Nijmegen – Schiphol Airport op Veenendaal-De Klomp, Leiden Centraal – Amsterdam Lelylaan niet meer rechtstreeks met de Sprinter, niet meer rechtstreeks van Rotterdam Centraal / Breda – Amsterdam Centraal door de komst van de Airport Sprinter en niet meer rechtstreeks Noord Nederland – Rotterdam Centraal.
> 30 min	956	

Tabel 2: Overzicht GRT 2025 t.o.v. 2024

De top 3 van de reizen met de grootste procentuele GRT-verbetering:

1. Reizen tussen Amsterdam Centraal Amsterdam Sloterdijk, Amsterdam Lelylaan en Schiphol Airport, exclusief de reisrelatie Amsterdam Centraal – Schiphol Airport v.v. (gemiddeld 39% afname van de generaliseerde reistijd)
2. Delft – Delft Campus (31% afname van de generaliseerde reistijd)
3. Leiden Centraal – Amsterdam Bijlmer Arena (27% afname van de generaliseerde reistijd)

De top 3 van de reizen met de grootse procentuele GRT-verslechtering:

1. Amsterdam Sloterdijk / Amsterdam Lelylaan - Nieuw Vennep / Sassenheim (gemiddeld 58% toename van generaliseerde reistijd)
2. Nijmegen – Veenendaal-De Klomp (gemiddeld 34% toename van de generaliseerde reistijd)
3. Rotterdam Centraal / Breda – Amsterdam Centraal (gemiddeld 31% toename van de generaliseerde reistijd)

De kwaliteit van de overstappen zoals geboden in 2025 blijft gelijk ten opzichte van dienstregeling 2024, tenzij in paragraaf 2.2 anders is vermeld. De grootste wijzigingen zijn:

- Altijd overstappen op Amersfoort Centraal vanuit Apeldoorn, Deventer en Twente naar Schiphol Airport en v.v. De HSL-treinen rijden tot Amersfoort Schothorst.
- Altijd overstappen op Utrecht Centraal of Gouda vanuit de richting Rotterdam Centraal in de richting Groningen en v.v.
- Door de verhoging van de frequenties in het dal van diverse treindiensten zijn er meer overstapmogelijkheden per uur (bijvoorbeeld op Utrecht Centraal door de zes intercity's per uur, meer treinen in het dal rondom Amsterdam en in Flevoland en in het weekend op station Hilversum).
- De spitsritten Harderwijk – Amersfoort Centraal en v.v. leiden tot verbetering van overstap op Amersfoort Centraal van en naar Utrecht Centraal en Amsterdam Centraal. Door het rijden van deze spitsrein worden reistijden in de spitsrichting tussen enerzijds Harderwijk en Nijkerk en anderzijds Amersfoort Centraal (negen minuten), Utrecht Centraal (twaalf minuten) en de regio Amsterdam en Schiphol Airport (twaalf minuten tot bijna een half uur) verkort.

3 Toelichting per productstap

In dienstregeling 2025 worden treindiensten toegevoegd, die onderdeel zijn van het vastgestelde Concessievolume in bijlage 10: de Airport Sprinter, de aangeboden intercity Direct treindiensten op de HSL en de vijfde en zesde Sprinter op werkdagen tussen Rotterdam Centraal – Den Haag Centraal.

3.1 Beschrijving op- en afbouw

De hoogfrequente Sprinterverbinding (Airport Sprinter) tussen Amsterdam Centraal — Hoofddorp (v.v.):

- Op werkdagen van 07:00-20:00 acht keer per uur
- Op zaterdag en zondag van 10:00-21:00 acht keer per uur
- De op- en afbouw van de frequenties is omschreven in tabel 3

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

Tabel 3: Op- en afbouw Airport Sprinter

Op de HSL rijdt NS vier keer vanaf Rotterdam Centraal – Schiphol Airport richting Amsterdam Zuid en verder naar Almere Centrum – Lelystad Centrum (twee keer per uur) en Hilversum en Amersfoort Schotthorst (eveneens twee keer per uur). In tabel 4 de volledige op- en afbouw van de treinen op de HSL tussen Rotterdam Centraal – Schiphol Airport.

		6:00-6:59	7:00-7:59	8:00-8:59	9:00-9:59	10:00-10:59	11:00-11:59	12:00-12:59	13:00-13:59	14:00-14:59	15:00-15:59	16:00-16:59	17:00-17:59	18:00-18:59	19:00-19:59	20:00-20:59	21:00-21:59	22:00-22:59	23:00-23:59
Schiphol Airport	ma-vr	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
	richting za			3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3
	Rotterdam zo			3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3
Rotterdam Centraal	ma-vr	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2
	richting za		3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	2
	Schiphol zo		3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	2

Tabel 4: Op en -afbouw van treinen op de HSL tussen Rotterdam Centraal – Schiphol Airport

Bij start van dienstregeling 2025 rijdt NS een 5e en 6e Sprinter Rotterdam Centraal – Den Haag Centraal, waardoor elke tien minuten een Sprinter rijdt. Op werkdagen van 07:00-19:00:

- Den Haag Centraal – Rotterdam Centraal: eerste vertrek 06:45 op Den Haag Centraal, laatste rit arriveert 18:45 op Rotterdam Centraal.
- Rotterdam Centraal richting Den Haag Centraal: eerste vertrek 07:15 op Rotterdam Centraal, laatste rit arriveert 19:14 op Den Haag Centraal.

3.2 Spitsritten

Voor dienstregeling 2025 rijdt NS een aantal spitsritten:

- Tussen Harderwijk - Nijkerk – Amersfoort Centraal in de spitsrichting drie treinen
 - Vertrek Harderwijk: 07:16, 07:46, 08:16
 - Vertrek Amersfoort Centraal: 16:38, 17:08, 17:38
- Bij de herintroductie van deze spitspendel geldt de disclaimer dat op basis van een eerdere risicoanalyse is gebleken dat vanwege overwegveiligheid tussen Amersfoort en Harderwijk (nog

steeds) een compensatiepakket nodig is. Zonder (zicht op) financiering hiervan kan de spitspendel niet worden geïntroduceerd. De komende maanden moet duidelijk worden of herintroductie mogelijk is.

- Tussen Haarlem – Beverwijk – Castricum – Heiloo - Alkmaar in de spitsrichting twee intercity's
 - Vertrek Alkmaar: 07:20 en 07:50
 - Vertrek Haarlem: 17:12 en 17:42
- Tussen Uitgeest en Driebergen-Zeist in de brede spits.
 - Vertrek richting Uitgeest:
 - Driebergen-Zeist:
 - 06:51-09:51
 - 15:21-18:21
 - Utrecht Centraal
 - 06:08-10:08
 - 14:38-19:08
 - Amsterdam Centraal
 - 06:53-09:53
 - 15:23-18:53
 - Vertrek richting Driebergen-Zeist:
 - Uitgeest:
 - 06:33-09:03
 - 15:03-18:33
 - Amsterdam Centraal:
 - 06:09-09:39
 - 14:39 -19:09
 - Utrecht Centraal
 - 06:54-09:24
 - 14:54-18:24
- Maandag t/m donderdag tussen Assen en Groningen:
 - Vertrek Groningen: vanaf 06:22-08:52 en 15:22-17:52
 - Vertrek Assen: vanaf 06:48-09:18 en 15:48-18:18

De spitsreinen die NS niet rijdt in 2025 staan genoemd bij hoofdstuk 5 'Toelichting op flexibiliteitsbepalingen'.

3.3 Vroege en late treinen

In de Concessie zijn vroege – en late treinen een verplichting (bijlage 10, 2.c.). NS continueert minimaal het aantal treinritten tussen 00:00 en 06:00 van het voorgaande dienstregelingsjaar, startend bij dienstregelingsjaar 2024.

In totaal rijdt NS per week tussen 00:00 en 06:00 in 2024 2270 treinen, in 2025 rijden er 2489 treinen. Dit zijn 219 treinen meer in dienstregeling 2025 ten opzichte van 2024.

Op 90 stations rijdt NS meer treinen tussen 00.00 – 06.00. Op 24 stations rijdt NS tussen 00:00-06:00 minder ritten, zie tabel 5 voor een overzicht van de betreffende stations.

Station	2024		2025		Verskil	
	00:00 - 02:59	03:00- 05:59	00:00- 02:59	03:00- 05:59	00:00- 02:59	03:00- 05:59
Abcoude	5	2	5	1	0	-1
Almere Centrum	6	5	5	5	-1	0
Amsterdam Holendrecht	5	2	5	1	0	-1
Breda-Prinsenbeek	4	1	2	1	-2	0
De Vink	5	4	5	3	0	-1
Den Haag Centraal	5	12	6	10	1	-2



Den Haag Laan v NOI	10	5	10	4	0	-1
Den Haag Mariahoeve	5	4	5	2	0	-2
Dronten	2	2	2	1	0	-1
Groningen Europapark	4	2	3	2	-1	0
Harderwijk	3	2	2	2	-1	0
Haren	4	2	3	2	-1	0
Hillegom	3	2	2	2	-1	0
Hoorn Kersenboogerd	3	5	2	5	-1	0
Krommenie-Assendelft	4	3	3	3	-1	0
Oss	4	1	3	1	-1	0
Oss West	3	1	2	1	-1	0
Overveen	4	1	2	1	-2	0
Ravenstein	3	1	2	1	-1	0
Rhenen	1	1	1	0	0	-1
Rosmalen	3	1	2	1	-1	0
's-Hertogenbosch Oost	3	1	2	1	-1	0
Wijchen	3	1	3	0	0	-1
Zandvoort aan Zee	2	1	1	1	-1	0

Tabel 5: overzicht stations met negatieve wijzigingen vroege-late treinen

Voor 2025 kennen deze treinritten een voorbehoud: door reguliere nachtelijke werkzaamheden aan het spoor wordt pas bij het toekennen van de capaciteit door ProRail duidelijk welke treinen kunnen rijden.

Ook in 2025 vertrekken in de nacht van vrijdag op zaterdag en de nacht van zaterdag op zondag de laatste intercitydiensten vanaf Rotterdam Centraal, Den Haag Centraal, Leiden Centraal, Utrecht Centraal, Amersfoort Centraal en Amsterdam Centraal na 01:00 conform de verplichtingen van de Concessie, in bijlage 10, annex 3.

4 Toelichting op flexibiliteitsbepalingen

NS heeft als verplichting om het dagvolume van de Concessie (bijlage 10) te rijden. De flexibiliteitsbepalingen van artikel 8 geven de mogelijkheid om af te wijken.

NS wijkt af van het volume van dit startbeeld.

- NS is gerechtigd om de productstap derde en vierde intercity Eindhoven Centraal – Breda te rijden. Daarvoor is de infrastructuur nog niet beschikbaar. NS maakt gebruik van de flexibiliteitsbepaling 'structurele beperking van de hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI). Deze stap wordt ten minste twee jaar uitgesteld (Kamerbrief Voortgangsrapportage PHS najaar 2023).
- Het aantal reizigers is nog niet op het niveau van wat de verwachting was bij het vaststellen van het volume van het startbeeld. NS maakt gebruik van de flexibiliteitsbepaling van artikel 8.5.c (vervoersvraag rechtvaardigt het volume niet) met 2,04%. Het totaal aantal treinkilometers van het volledige startbeeld van de Concessie (werkdag + avond + zaterdag + zondag) bedraagt 2.482.139 treinkilometers per week. NS wijkt met 50.590 treinkilometers af. In tabel 6 staat een overzicht van al deze treinritten.

Serie	Rit	Traject	ma	di	wo	do	vr	za	zo	tkm rit	# rit dag	Categorie
2700	2714	Amsterdam Sloterdijk - Alkmaar	x	x	x	x	x			36	1	Logistieke opbouw - afbouw hoogfrequente treindienst
2700	2716	Amsterdam Centraal - Alkmaar	x	x	x	x	x			41	1	Logistieke opbouw - afbouw hoogfrequente treindienst
2700	2719	's-Hertogenbosch - Eindhoven Centraal	x	x	x	x	x			32	1	Logistieke opbouw - afbouw hoogfrequente treindienst
2700	2721	Utrecht Centraal - Eindhoven Centraal	x	x	x	x	x			82	1	Logistieke opbouw - afbouw hoogfrequente treindienst
2700	2771-73	Alkmaar - Amsterdam Sloterdijk	x	x	x	x	x			36	2	Logistieke opbouw - afbouw hoogfrequente treindienst
3200	3212	Leiden Centraal - Rotterdam Centraal	x	x	x	x				38	1	Logistieke opbouw - afbouw hoogfrequente treindienst
3500	3512	Den Haag Centraal - Dordrecht	x	x	x	x	x			40	1	Logistieke opbouw - afbouw hoogfrequente treindienst
3900	3916	Utrecht Centraal - Amsterdam Centraal	x	x	x	x	x			40	1	Logistieke opbouw - afbouw



												hoogfrequente treindienst	
3200	3266	Arnhem Centraal - Ede-Wageningen	x	x	x	x					16	1	Logistieke opbouw - afbouw hoogfrequente treindienst
3200	3219	Utrecht Centraal - Arnhem Centraal	x	x	x	x					57	1	Logistieke opbouw - afbouw hoogfrequente treindienst
6800	6831-55 6826-50	Gouda Goverwelle - Den Haag Centraal	x	x	x	x					30	26	Daltreinen
7400	alle	Uitgeest - Driebergen-Zeist							x	x	79	24	Daltreinen
7400	7426-28 7453-55	Amsterdam Centraal - Uitgeest	x	x	x	x	x				26	4	Daltreinen
7400	7446-48 7431-33	Driebergen-Zeist - Uitgeest	x	x	x	x	x				13	4	Daltreinen
7400	7430-44 7435-51	Driebergen-Zeist - Uitgeest	x	x	x	x	x				79	17	Daltreinen
2000	2018-26 2054-62 2021-27 2055-65	Utrecht Centraal - Amersfoort Centraal	x	x	x	x	x				21	20	Spitstoevoeger
2700	2714/20 2745/47	Schagen - Alkmaar	x	x	x	x	x				21	4	Spitstoevoeger
3400	3427-29 3435-37 3445-55 3428-36 3446-50 3456-58	Alkmaar - Haarlem	x	x	x	x					34	20	Spitstoevoeger
3400	alle	Alkmaar - Haarlem							x		34	24	Spitstoevoeger
3700	3720/55	Amsterdam Centraal - Enkhuizen	x	x	x	x					62	2	Spitstoevoeger
3700	alle	Amsterdam Centraal - Enkhuizen							x		62	6	Spitstoevoeger
4400	4427 4461-65 4422 4456-60	Oss - 's-Hertogenbosch	x	x	x	x					19	8	Spitstoevoeger
4400	alle	Oss - 's-Hertogenbosch							x		19	12	Spitstoevoeger
5300	5325/63	Harderwijk - Amersfoort Centraal	x	x	x	x					29	2	Spitstoevoeger
5300	alle	Harderwijk - Amersfoort Centraal							x		29	4	Spitstoevoeger
6200	alle	Assen - Groningen							x		28	24	Spitstoevoeger
6800	alle	Gouda Goverwelle - Den Haag Centraal							x		30	48	Spitstoevoeger
7400	alle	Driebergen-Zeist - Veenendaal Centrum	x	x	x	x	x				29	22	Spitstoevoeger
7700	alle	Gouda Goverwelle - Rotterdam Centraal	x	x	x	x	x				26	29	Spitstoevoeger
8900	8917-25 8951-63	Utrecht Centraal - Houten Castellum	x	x	x	x	x				10	24	Spitstoevoeger

	8916-24 8950-62											
2700	2718	Utrecht-Centraal - Amsterdam Centraal					x			40	1	Vrijdagdienstregeling
2700	2720-64	Eindhoven Centraal - Amsterdam Centraal					x			122	23	Vrijdagdienstregeling
2700	2723-65	Amsterdam Centraal - Eindhoven Centraal					x			122	22	Vrijdagdienstregeling
2700	2767	Amsterdam Centraal – 's- Hertogenbosch					x			90	1	Vrijdagdienstregeling
2700	2769	Amsterdam Centraal - Utrecht Centraal					x			40	1	Vrijdagdienstregeling
3200	alle	Arnhem Centraal - Rotterdam Centraal					x			166	48	Vrijdagdienstregeling
5200	alle	Den Haag Centraal - Dordrecht					x			42	48	Vrijdagdienstregeling

Tabel 6: overzicht van afwijking van startbeeld Concessievolume

De treinen die niet rijden vanwege 'logistieke op-afbouw van de hoogfrequente treindienst' verwacht NS in ieder geval niet te rijden in 2026. Gegeven de opstellocaties die verspreid zijn in het land vraagt het voldoen aan het bepaalde volume vanaf 07:00 tegelijkertijd op alle stations binnen een traject, een uitbreiding van de treindienst in de vroege ochtend die door de reizigersaantallen niet wordt gerechtvaardigd.

Het is voor 2025 nog niet bekend welke grote evenementen en werkzaamheden er zijn die van invloed kunnen zijn op het vastgestelde volume.

NS onderzoekt om de Sprinter Uitgeest – Driebergen-Zeist in het dal te rijden per 2026. Hetzelfde geldt voor de spitsreinen en de treinen die niet rijden op de vrijdag. NS monitort hiervoor de vervoersvraag. De derde en vierde Sprinter tussen Den Haag Centraal en Gouda Goverwelle zal niet voor 2027 rijden. Samen met regiopartijen onderzoekt NS wat er nodig is om een reizigersgroei op deze corridor te realiseren.

5 Overzicht en voorstel tot wijziging minimale stationsbediening

NS is voornemens om ontheffingen aan te vragen op de minimale stationsbediening (conform bijlage 7) bij IenW voor de onderstaande stations en tijdstippen, zie tabel 7.

Station	Tijdsblok	Was	Wordt	Toelichting
Akkrum	22:00 – 22:59 (ma-zon)	2**	1	Vernelling intercity Leeuwarden – Zwolle waardoor de intercity niet meer stopt op Sprinter haltes (beter aansluiten bij reizigersvraag).
Grou-Jirnsom	22:00 – 22:59 (ma-zon)	2**	1	
Wolvega	23:00 – 23:59 (ma-zon)	2**	1	
Almelo de Riet	09:00 – 09:59 (ma-vrij)	2*	1*	Optimaliseren serie 7000 Almelo – Enschede t.b.v. exploitatie en reiziger (beter aansluiten bij reizigersvraag). Is afgestemd met regio en vervoerder.
Borne	09:00 – 09:59 (ma-vrij)	2*	1*	
Enschede Kennispark	09:00 – 09:59 (ma-vrij)	1	1*	
Groningen Europapark	07:00 – 07:59 (zon)	2*	1*	Vernelling intercity Groningen – Zwolle waardoor de intercity niet meer stopt op Sprinter haltes (beter aansluiten bij reizigersvraag).
Haren	07:00 – 07:59 (zon)	2*	1*	

Tabel 7: Minimale stationsbediening

6 T+2: 2026

De beoogde dienstregeling van 2026 bouwt voort op 2025. 2026 kent een aantal uitbreidingen in het volume.

6.1 Overzicht van voorgenomen wijzigingen

NS is voornemens om de volgende productstappen toe te voegen aan de dienstregeling, conform bijlage 10, onderdeel 1.b.ii.

- 3e en 4e HSL trein door naar Zwolle en Leeuwarden/Groningen (herstel Rotterdam – Zwolle – Leeuwarden/Groningen)
- Herstel alterneren Amersfoort (1x/u Enschede – Schiphol en 1x/u Enschede – Utrecht – Den Haag)
- 5e HSL trein: 1x per uur Rotterdam Centraal – Schiphol Airport – Amsterdam Zuid e.v. met eindbestemming Amersfoort Schothorst.
- 6e HSL trein: 1x per uur Rotterdam Centraal – Schiphol Airport – Amsterdam Zuid e.v. met eindbestemming Enschede.
- Dalverdichting Amersfoort Centraal – Deventer: 2x per uur (i.p.v. 1x per uur) in het dagdal, op een werkdag, van intercity Amsterdam Centraal – Amersfoort Centraal naar Deventer.
- Extra spits intercity's Enschede – Deventer: twee extra treinen in de ochtendspits van Enschede naar Deventer en twee extra ritten in de avondspits van Deventer naar Enschede.
- Snelheidsverhoging op de Hanzelijn naar 180 km per uur, met als gevolg een kortere reistijd Noord-Nederland – Amsterdam Zuid/Schiphol Airport/Rotterdam Centraal en Almere Centrum – Utrecht Centraal en een vermindering van zes naar vier halteringen met de Sprinters op Almere Muziekwijk op een werkdag.

NS is voornemens productstappen toe te voegen, omdat de combinatie hiervan een positief effect heeft op het aantal reizen en reizigerskilometers. Er moet nog onderzocht worden in hoeverre de infrastructuur toereikend is om deze wijzigingen daadwerkelijk te realiseren in 2026. NS bestudeert dit de komende periode samen met ProRail.

In 2026 zijn er ook werkzaamheden die effect hebben op de beoogde dienstregeling van 2026:

- Langdurige werkzaamheden Amsterdam Zuid: NS past de dienstregeling rondom Amsterdam Zuid aan in de loop van 2026, wanneer de helft van de perronsporen beschikbaar zijn.
- 9-weekse treinvrije periode Alphen aan den Rijn – Bodegraven, van oktober tot en met december (week 42-50).
- Buitendienststelling van 80 weken in Emmerich.

Bovengenoemde werkzaamheden hebben impact op het voorgeschreven volume. De verwachting is dat er op T+2 nog meer werkzaamheden gaan plaatsvinden, met impact op het volume. Deze worden verwerkt via het reguliere proces.



6.1.1 Dagkaart volume voor T+2 2026

Volumekaart beoogd volume T+2 (2026)



Figuur 3: Dagvolume beoogd 2026

6.1.2 Toelichting op reizigerseffecten

De GRT van 2026 ten opzichte van 2025 verbetert met 1% (60.847.295 GRT-minuten in 2026 ten opzichte van 61.432.358 GRT-minuten in 2025). Tabel 8 geeft een overzicht van het aantal reizen met een GRT-minutendelta van 3, 10 of 30 (reistijdverlenging of -verkorting) in 2026 ten opzichte van 2025 met voorbeelden van trajecten.

Reizen delta GRT	Aantal reizen In 2024	Voorbeelden van trajecten
< -3 min	98.885	Hoogfrequente treindienst over HSL tussen Amsterdam Zuid en Rotterdam Centraal, verhoging Sprinterfrequentie in het dal Driebergen-Zeist – Uitgeest en Utrecht Centraal – Amersfoort Centraal door herinstructie hoogfrequente treindienst in spits
< -10 min	10.526	Groningen/Leeuwarden – Rotterdam Centraal direct verbonden over de HSL, herstel alterneren Amersfoort (1x p/u directe verbinding Enschede/Deventer – Schiphol Airport)
< -30 min	53	-
> 3 min	24.169	Herstel alterneren Amersfoort Centraal (1 directe verbinding p/u minder tussen Enschede/Deventer – Utrecht Centraal), toename reistijd Amersfoort Centraal – Schiphol Airport en Amsterdam Centraal – Lelystad Centrum door inpassen 5 ^e /6 ^e IC over de HSL.
> 10 min	3.181	Niet meer stoppen van SPR Almere Centrum – Utrecht Centraal op Almere Muziekwijk door versnellen Sprinter
> 30 min	0	-

Tabel 8: Overzicht GRT 2026 t.o.v. 2025

De top 3 van de reizen met de grootste procentuele GRT-verbetering:

1. De reis van Sprinterstations onderling op Uitgeest – Driebergen-Zeist (gemiddeld 25% afname van de gegeneraliseerde reistijd).
2. Tilburg – Helmond/Deurne/Venlo door doortrekken IC Den Haag Centraal – Eindhoven Centraal naar Venlo (gemiddeld 20% afname van de gegeneraliseerde reistijd)
3. Rotterdam Centraal – Gouda Goverwelle door herinstructie spits-sprinter (gemiddeld 25% afname van de gegeneraliseerde reistijd, alleen in spits).

De top 3 van de reizen met de grootste procentuele GRT-verslechtering:

1. Almere Muziekwijk – Almere Centrum/Almere Poort/Hilversum/Utrecht Centraal (gemiddeld 40% toename van gegeneraliseerde reistijd)
2. 's-Hertogenbosch – Helmond/Deurne/Venlo (gemiddeld 20% toename van de gegeneraliseerde reistijd).
3. Amersfoort Schothorst – Duivendrecht / Schiphol Airport (gemiddeld 20% toename van de gegeneraliseerde reistijd).

6.2 Toelichting per productstap

NS werkt momenteel aan de dienstregeling van 2026 en voorziet op diverse trajecten een frequentieverhoging, welke ook vermeld staan in de Concessie (bijlage 10). De toelichting van deze stappen en andere aanpassingen in de dienstregeling geeft een indicatie van wat NS beoogt in 2026. Deze dienstregeling wordt verder bestudeerd, ook samen met ProRail en is ook mede afhankelijk van de beschikbare infrastructuur en welke mogelijkheden de infrastructuur biedt om de beoogde frequentieverhogingen te faciliteren.

6.2.1 Beschrijving op- en afbouw

De verwachting is dat de uitwerking van dienstregeling 2026 voor de volledige treindienst grotendeels gelijk blijft aan het de uitwerking van jaar 2025. De dag uitwerking van de dienstregeling wordt herijkt op basis van dan actuele vervoersinzichten. In T+2 verwacht NS geen of slechts minimale wijzigingen van de minimale stationsbediening.

NS bouwt – na herstel alterneren Amersfoort – met dienstregeling voort op de structuur van 2025. NS beoogt diverse frequentieverhogingen in de dienstregeling:

- Vijfde HSL trein: rijdt één keer per uur van Rotterdam Centraal naar Schiphol Airport (over HSL) en rijdt verder naar Amsterdam Zuid – Duivendrecht – Hilversum – Amersfoort Centraal – Amersfoort Schothorst.

- Is een frequentieverhoging op de HSL tussen Rotterdam Centraal – Schiphol Airport. Vanaf Schiphol rijdt deze trein in het pad van de 1800 intercity naar Amersfoort Schothorst.
 - Tussen Rotterdam Centraal – Schiphol Airport rijdt deze trein beoogd van 07:00 tot 19:00
 - Met deze frequentieverhoging krijgt de reizigers meer verbindingen tussen Schiphol Airport– Rotterdam Centraal en is er een doorkoppeling van het Gooi en het oosten van Nederland naar Rotterdam Centraal (e.v.). Dit voorkomt een overstap van circa vijf minuten op Schiphol Airport.
- Zesde HSL trein: rijdt één keer per uur van Rotterdam Centraal naar Schiphol Airport (over HSL), verder naar Amsterdam Zuid – Duivendrecht – Hilversum – Amersfoort Centraal – Apeldoorn – Deventer – Almelo – Hengelo – Enschede.
 - Is een frequentieverhoging op de HSL tussen Rotterdam Centraal – Schiphol Airport v.v. Vanaf Schiphol Airport rijdt deze trein in het pad van de 1600 intercity naar Enschede.
 - Tussen Rotterdam Centraal – Schiphol Airport v.v. rijdt deze trein beoogd van 07:00 tot 19:00 op werkdagen overdag. De avond – en weekenduitwerking wordt gemaakt in het komende jaar.
 - Met deze frequentieverhoging krijgt de reizigers meer verbindingen tussen Schiphol Airport – Rotterdam Centraal en is er een doorkoppeling van het Gooi en het oosten van Nederland naar Rotterdam Centraal (e.v.). Dit voorkomt een overstap van circa vijf minuten op Schiphol Airport.
- Door het rijden van de 5^e 6^e HSL trein zijn er zes binnenlandse reismogelijkheden via de HSL tussen Rotterdam Centraal en Schiphol Airport. Deze zes verbindingen zijn niet gelijk verdeeld over het uur. De vier HSL treinen van 2025 rijden in kwartieren, de vijfde en zesde HSL trein worden daar omheen gepland. De beoogde ligging wordt 6-9-15. Dit zou betekenen:
 - Vertrektijden Schiphol Airport richting Rotterdam Centraal .12, .22, .28, .42, .52, .58
 - Vertrektijden Rotterdam Centraal richting Schiphol Airport: .09, .15, .24, .39, .45, .54
 - De tijdsligging wordt veroorzaakt door inpassing van de treinen op de HSL, waarbij de grenstijden voor de internationale treinen vastligt, evenals de tijden in de Schipholtunnel. Het afdwingen van een 10-10-10 ligging is mogelijk als de treinen een langere haltering krijgen op station Amsterdam Zuid. Dit zou resulteren in ene langere wachttijd op dit station voor de doorgaande reizigers van circa 3 tot 4 minuten. NS geeft voorkeur aan een snelle doorgaande reis, in plaats van een gelijke tijdsligging met een langere reistijd als gevolg.
- Dalverdichting Amersfoort Centraal – Deventer
 - Verhoging van de dagdal-frequentie Amersfoort Centraal – Deventer van drie naar vier per uur tussen de ochtend – en avondspits (met de vertrek- aankomsttijden van het nu bekende spitspatroon van 2025).
 - Deze trein is een doortrek van intercity Amsterdam Centraal – Amersfoort Centraal (1500) die nu al eens per twee uur in het dal doorrijdt.
- Extra spits intercity's Enschede – Randstad in pad van de intercity Berlijn als deze niet rijdt.
 - De extra spitsritten rijden twee keer in de ochtendspits en twee keer in de avondspits.
 - Rit 1520 Enschede – Amsterdam Centraal i.p.v. Deventer – Amsterdam Centraal (vertrek Enschede rond 06:00, aankomst Amsterdam Centraal rond 08:00)
 - Rit 1524 Enschede – Amsterdam Centraal i.p.v. Deventer – Amsterdam Centraal (vertrek Enschede rond 07:00, aankomst Amsterdam Centraal rond 09:00)
 - 1561 Amsterdam Centraal – Enschede i.p.v. Amsterdam Centraal – Deventer (vertrek Amsterdam Centraal rond 18:00, aankomst Enschede rond 19:00)
 - 1569 Amsterdam Centraal – Enschede i.p.v. Amsterdam Centraal –Amersfoort Centraal (vertrek Amsterdam Centraal rond 19:00, aankomst Enschede rond 21:00).

In 2026 zijn momenteel diverse langdurige werkzaamheden bekend. Deze werkzaamheden hebben een impact op de beoogde jaardienst waardoor NS genoodzaakt is om gedurende het jaar voor een bepaalde periode haar volume aan te passen. Onderstaande lijst is een lijst van drie lange periodes, waar NS in bepaalde mate al inzicht heeft op de impact van de dienstregeling:

- Werkzaamheden Amsterdam Zuid

- De werkzaamheden bij Amsterdam Zuid starten halverwege 2026 en duren naar verwachting tot Q1 2027. Door deze werkzaamheden zijn er in deze periode twee van de vier perronsporen beschikbaar op Amsterdam Zuid.
 - Hierdoor kunnen maximaal twaalf treinen per uur per richting rijden, ten opzichte van de huidige zestien.
 - NS is genoodzaakt om de treindienst aan te passen, omdat de infrastructuur niet beschikbaar is om de volledig beoogde dienstregeling van 2026 te rijden.
 - De aangepaste beoogde dienstregeling:
 - Intercity's blijven rijden (zes keer per uur vanaf Weesp, zes keer per uur vanaf Utrecht Centraal).
 - Sprinters vanaf Weesp keren op Amsterdam RAI.
 - Intercity's Utrecht Centraal – Schiphol Airport stoppen extra op Amsterdam RAI
 - Treinen tussen Amsterdam Centraal – Amsterdam Sloterdijk – Schiphol Airport blijven rijden. De Sprinters vanaf Amsterdam Sloterdijk rijden na Hoofddorp door naar Leiden Centraal / Den Haag Centraal om zo het volume van 2025 te blijven continueren.
 - NS werkt de komende periode de avond- en weekenddienstregeling uit.
- 9-weekse Alphen aan de Rijn – Bodegraven
 - Negen weken geen treinverkeer tussen Alphen aan den Rijn en Bodegraven.
 - Deze treinvrije periode valt samen met de werkzaamheden bij Amsterdam Zuid.
 - Dit belemmert de reiziger in zijn of haar reisroute. De reis via Alphen aan den Rijn van Leiden Centraal naar Utrecht Centraal kan in deze periode op 2 manieren:
 - Reizen via Gouda met twee keer overstappen
 - Met de rechtstreekse intercity van Leiden Centraal naar Amsterdam Zuid. De verwachting is dat deze treinen vanwege de aangepaste dienstregeling al drukker zijn.
 - Er wordt gezocht naar optimalisaties in de dienstregeling en de impact op de prestatie-indicatoren wordt het komende jaar bepaald.
 - Buitendienststelling van 80 weken in Emmerich
 - Deze buitendienststelling kan invloed hebben op de concessietreindienst, vanwege het omleiden van goederentreinen in het oosten en zuidoosten van het land.
 - De mogelijkheid bestaat dat NS genoodzaakt is om, zo besloten door de infrabeheerder ProRail, HRN treinen niet te rijden. Het kan zijn dat NS genoodzaakt is om beoogde dienstregelingsaanpassingen niet per start van 2026 te rijden, maar pas wanneer de werkzaamheden bij Emmerich gereed zijn.
 - De precieze impact van deze werkzaamheden en van de om te leiden goederentreinen wordt in de komende periode bepaald.

6.2.2 Spitstreinen

NS beoogt tenminste dezelfde spitstreinen aan te bieden als in 2025. Het komend jaar werkt NS een gedetailleerdere dienstregeling uit, met mogelijk aanpassingen op het spitsvolume. De uitwerking hiervan vindt de komende periode plaats.

6.3 Toelichting op afwijking van gerechtigde en verplichte productstappen

NS is gerechtigd om de productstap 3^e en 4^e intercity Eindhoven Centraal – Breda te rijden. Daarvoor is de infrastructuur nog niet beschikbaar. Deze stap wordt ten minste één jaar uitgesteld (Kamerbrief Voortgangsrapportage PHS najaar 2023²). NS verwacht, net als in 2025, hierdoor gebruik te moeten maken van de flexibiliteitsbepaling 'structurele beperking van de hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI).

² IENW/BSK-2023/237301

7 Overzicht treindienst onder ERTMS

Op basis van het huidige plan zal op de volgende baanvakken de treindienst onder ERTMS worden uitgevoerd. Momenteel wordt vanuit het programma ERTMS gewerkt aan een herijkte aanpak met betrokken partijen. De uitkomsten daarvan zullen invloed hebben op de hieronder genoemde baanvakken en jaartallen.

Baanvak	Voorzien jaar van uitvoering treindienst onder ERTMS
HSL-Zuid	Wordt reeds geheel onder ERTMS uitgevoerd
Amsterdam Centraal – Utrecht Centraal (dual-signalling)	Vanaf 2024 wordt voorzien om een deel van de treindienst onder ERTMS uit te voeren
Hanzelijn (dual-signalling)	Vanaf 2024-2025 wordt voorzien om een deel van de treindienst onder ERTMS uit te voeren
Hanzelijn inclusief Lelystad Centrum	Vanaf 2027 - 2031 wordt voorzien om de treindienst geheel onder ERTMS uit te voeren
Kijfhoek – Roosendaal – Belgische grens	Vanaf 2029 - 2030 wordt voorzien om de treindienst geheel onder ERTMS uit te voeren
Lelystad Centrum – Almere Centrum – Duivendrecht (SAAL-oost)	Vanaf 2029 - 2031 wordt voorzien om de treindienst geheel onder ERTMS uit te voeren
Hoofddorp – Schiphol Airport – Duivendrecht (SAAL-West)	Vanaf 2029 - 2031 wordt voorzien om de treindienst geheel onder ERTMS uit te voeren
Utrecht Centraal – Meteren	Vanaf 2030 - 2031 wordt voorzien om de treindienst geheel onder ERTMS uit te voeren
Roosendaal – 's-Hertogenbosch	Vanaf 2030 - 2031 wordt voorzien om de treindienst geheel onder ERTMS uit te voeren
Meteren – Eindhoven Centraal	Vanaf 2030 - 2031 wordt voorzien om de treindienst geheel onder ERTMS uit te voeren
Eindhoven Centraal – Venlo – Duitse grens	Vanaf 2030 - 2031 wordt voorzien om de treindienst geheel onder ERTMS uit te voeren

Tabel 9: Overzicht treindienst onder ERTMS