

Productiemodel NS

2026 en 2027

Publieksversie



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	T+1: 2026	4
2.1	Kaart met lijnvoering	4
2.2	Overzicht van voorgenomen wijzigingen	5
2.2.1	Nieuwe structuur in Zeeland	6
2.2.2	Wijzigingen tussen Rotterdam Centraal en Den Haag Centraal	6
2.2.3	Meer treinen op de Zaanlijn in het weekend	6
2.2.4	Meer treinen tussen Amersfoort en Deventer in het dal	7
2.2.5	Meer treinen in de spits	7
2.2.6	Meer treinen tussen Arnhem – Utrecht Centraal – Amsterdam Zuid – Dordrecht	7
2.2.7	Optimalisatie bediening Schiphol Airport in de vroege ochtend	7
2.2.8	Meer rechtstreekse Sprinters Lelystad Centrum – Leeuwarden	8
2.2.9	Optimalisatie Utrecht Centraal – Zwolle aan de randen van de dag	8
2.2.10	Optimalisatie strandtreinen	8
2.2.11	Aangepaste dienstregeling door werkzaamheden Vught	9
2.3	Kwaliteitsomschrijving van de dienstregeling op basis van gegeneraliseerde reistijd	10
3	Toelichting per productstap	13
3.1	Beschrijving op- en afbouw	13
3.2	Spitsritten	13
3.3	Vroege en late treinen	15
4	Toelichting op flexibiliteitsbepalingen	17
5	Overzicht en voorstel tot wijziging minimale stationsbediening	20
6	T+2: 2027	21
6.1	Overzicht van voorgenomen wijzigingen	21
6.1.1	Dagkaart volume voor T+2 2027	22
6.1.2	Toelichting op reizigerseffecten	23
6.2	Toelichting per productstap	23
6.2.1	Beschrijving op- en afbouw	23
6.2.2	Spitstreinen	24
6.3	Toelichting op afwijking van gerechtigde en verplichte productstappen	25
6.4	Volumeontwikkelingen na T+2	25
7	Overzicht treindienst onder ERTMS	26

1 Inleiding

In de Vervoerconcessie 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 aangeboden vervoer. In het Productiemodel toont NS aan te voldoen aan bijvoorbeeld de logistieke prestatie-eisen opgenomen in de Concessie.

Het Productiemodel geeft aan zowel de concessieverlener als aan derden inzicht in de voorgenomen ontwikkelingen van het aangeboden vervoer. In dit Productiemodel wordt onderscheid gemaakt tussen T+1 (2026) en T+2 (2027). Voor T+1 betreft het een uitwerking van het volume op basis van onder meer een gedetailleerde omschrijving vanuit de adviesaanvraag aan de consumentenorganisaties in het Locov en de decentrale overheden vertegenwoordigd aan de landsdelige OV- en spoortafels. Voor alle beschreven onderdelen motiveert NS gemaakte keuzes. Voor T+2 wordt de uitwerking gemaakt op basis van het dagvolume.

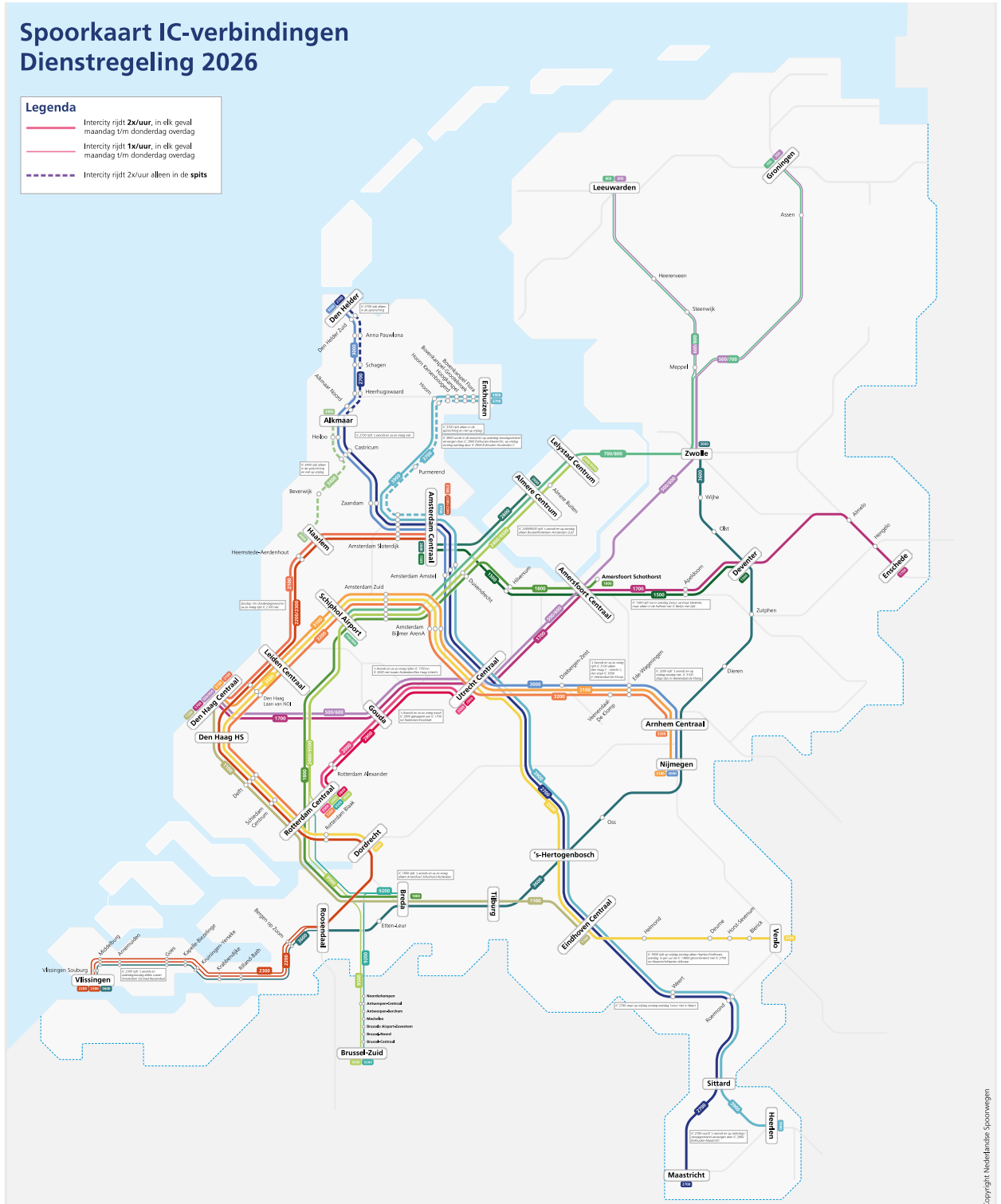
Het volume voor 2026 zoals omschreven in dit Productiemodel is het volume dat NS voornemens is aan te vragen in de capaciteitsaanvraag voor Dienstregeling 2026 en is gelijk aan de treindienst die NS consulteert via de adviesaanvraag aan de consumentenorganisaties in het Locov en de decentrale overheden vertegenwoordigd aan de landsdelige OV- en spoortafels.

De daadwerkelijke dienstregeling van 2026 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.

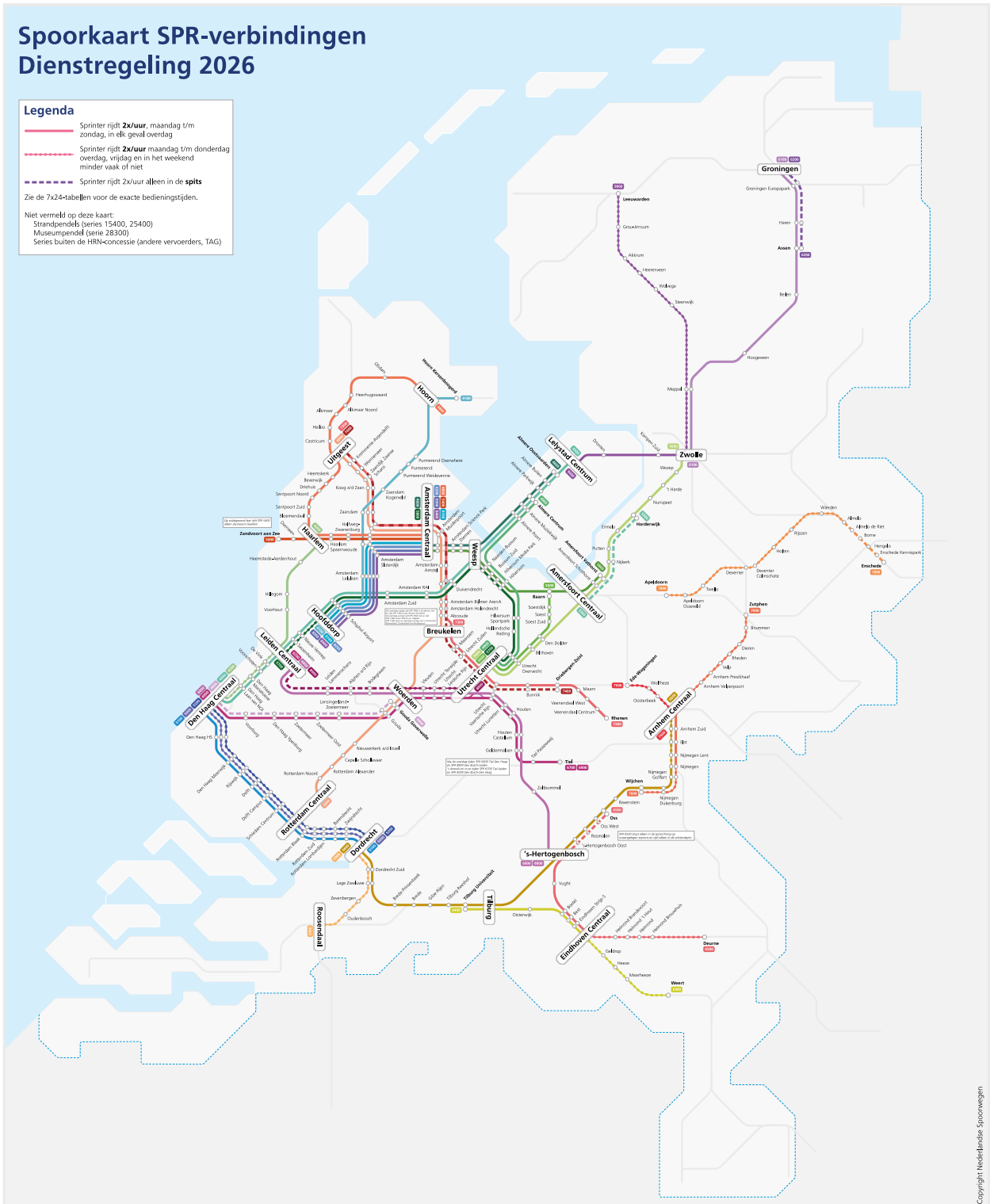
Ingrijpende afwijkingen in de dienstregeling van 2026 en 2027 op grond van artikel 8, vierde en vijfde lid, die ten tijde van het aanleveren van het Productiemodel nog niet bekend zijn, meldt NS zo spoedig mogelijk aan de Concessieverlener.

2 T+1: 2026

2.1 Kaart met lijnvoering



Figuur 1: Spookkaart intercityverbindingen Dienstregeling 2026 maandag-donderdag



Figuur 2: Spookkaart Sprinterverbindingen Dienstregeling 2026 maandag / donderdag op werkdag

2.2 Overzicht van voorgenomen wijzigingen

De omschrijving van Dienstregeling 2026 is te vinden in de LOCOV-adviesaanvraag van 10 februari 2025 (Ref: CC/PA/TD-989). In Dienstregeling 2026 beoogt NS een stijging van het aantal treinkilometers van +0,5%, door het toevoegen van een aantal frequentieverhogingen ten opzichte van Dienstregeling 2025.. NS rijdt in Dienstregeling 2026 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.

In tabel 1 staat een overzicht van het totaalpercentage treinkilometers in 2026 ten opzichte van Dienstregeling 2025. In de opeenvolgende paragrafen wordt hierop een toelichting gegeven.

Week uitsplitsing	Treinkilometers t.o.v. 2025 ¹
Dal	+0,5%
Weekend	+1,0%
Spits	+0,5%
Avond	+1,0%
Vrijdag	+0,5%
TOTAAL	+0,5%

Tabel 1: Overzicht totaalpercentage toegevoegde treinkilometers in 2026 t.o.v. 2025.

2.2.1 Nieuwe structuur in Zeeland

- NS rijdt de Intercity Zwolle – Roosendaal (serie 3600) één keer per uur door naar Vlissingen als stoppende Intercity. Deze trein komt in de plaats van de losse Sprinter Roosendaal – Vlissingen (serie 6500) die in Dienstregeling 2025 rijdt. De Intercity Zwolle – Vlissingen halteert op alle Zeeuwse stations en rijdt op zeven dagen per week van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat.
- Op werkdagen overdag blijven drie treinen per uur tijden tussen Vlissingen en Roosendaal, namelijk:
 - Intercity Vlissingen – Roosendaal – Amsterdam Centraal, die tussen Vlissingen en Roosendaal stopt op de stations Middelburg, Goes en Bergen op Zoom (1x/uur, serie 2300).
 - Intercity Vlissingen – Roosendaal – Amsterdam Centraal, die tussen Vlissingen en Roosendaal op alle tussengelegen stations stopt (1x/uur, serie 2200).
 - Intercity Vlissingen – Roosendaal – Zwolle, die tussen Vlissingen en Roosendaal op alle tussengelegen stations stopt (1x/uur, serie 3600).
- In de avonduren en in het weekend blijft NS twee treinen per uur tussen Vlissingen en Roosendaal rijden, namelijk:
 - Intercity Vlissingen – Roosendaal – Amsterdam Centraal, die tussen Vlissingen en Roosendaal op alle tussengelegen stations stopt (1x/uur, serie 2200).
 - Intercity Vlissingen – Roosendaal – Zwolle, die tussen Vlissingen en Roosendaal op alle tussengelegen stations stopt (1x/uur, serie 3600).

2.2.2 Wijzigingen tussen Rotterdam Centraal en Den Haag Centraal

NS verhoogt de frequentie van de Sprinters tussen Den Haag Centraal, Rotterdam Centraal en Dordrecht op zaterdag van twee naar vier Sprinters per uur. De kwartierdienst rijdt in Dienstregeling 2026 tussen circa 10:00 uur en 20:00 uur. Reizigers kunnen hierdoor vaker reizen en krijgen betere overstapmogelijkheden op station Dordrecht, Rotterdam Centraal, Den Haag HS en Den Haag Centraal.

2.2.3 Meer treinen op de Zaanlijn in het weekend

- NS verhoogt de frequentie van de Sprinters tussen Uitgeest en Amsterdam Centraal in het weekend overdag (groveweg tussen 10:00 – 20:00 uur) van twee ritten naar vier ritten per uur (net als op werkdagen in de spits). Ook verbetert NS hiermee de bediening van de stations Amsterdam Amstel, Amsterdam Bijlmer Arena, Abcoude en de stations tussen Breukelen en Rhenen.
- In het weekend overdag rijdt Sprinter 7400 (Uitgeest - Driebergen-Zeist) vanuit Uitgeest naar Amsterdam Centraal om vervolgens vanaf Breukelen door te rijden als de reguliere Sprinter (serie 7300) naar Rhenen (en vice versa). Tussen Amsterdam Centraal en Breukelen stopt deze Sprinter

¹ Schatting afgerond op halve procentpunten

alleen op station Amsterdam Amstel, Amsterdam Bijlmer ArenA en Abcoude. Uit een vervoeranalyse blijkt dat reizigers van/naar deze stations (van de stations waar een haltering logistiek mogelijk is vanwege inpassing tussen andere treinen op dit traject) het meeste profiteren van deze extra reismogelijkheden.

- Tussen Uitgeest en Amsterdam Centraal rijdt NS in het weekend overdag vier Sprinters per uur. De stations Amsterdam Amstel, Amsterdam Bijlmer Arena en Abcoude krijgen ook vier Sprinters per uur richting Amsterdam Centraal en richting Breukelen. De Sprinterstations tussen Breukelen en Rhenen profiteren van een rechtstreekse verbinding met Abcoude, Amsterdam Bijlmer Arena, Amsterdam Amstel en Amsterdam Centraal en verder richting Uitgeest.

2.2.4 Meer treinen tussen Amersfoort en Deventer in het dal

NS rijdt op werkdagen overdag (in de daluren tussen de spitsen) Intercity 1500 (Amsterdam Centraal – Amersfoort Centraal/Deventer) vaker tussen Amersfoort Centraal en Deventer. Daarmee rijden, net als in de spits, ook in het dal op werkdagen overdag vier in plaats van drie binnenlandse Intercity's per uur in de uren dat de internationale trein niet rijdt. In de uren dat de internationale trein wel rijdt, rijden drie binnenlandse Intercity's per uur. De reiziger krijgt hierdoor op werkdagen overdag niet alleen hogere frequenties tussen Amersfoort Centraal, Apeldoorn en Deventer maar ook altijd een overstap op station Apeldoorn (van en naar Zutphen) en Deventer (van en naar Zwolle).

2.2.5 Meer treinen in de spits

(Deze spitstrein wordt geïntroduceerd in april 2025, voor de volledigheid nemen we deze wel op in dit Productiemodel.) 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.

2.2.6 Meer treinen tussen Arnhem – Utrecht Centraal – Amsterdam Zuid – Dordrecht

- NS voegt een aantal ritten toe tussen Arnhem – Utrecht Centraal, Utrecht Centraal– Amsterdam Zuid en tussen Amsterdam Zuid – Leiden – Rotterdam – Dordrecht, om in de ochtend en avond een aantrekkelijkere reismogelijkheid te bieden.
- Op maandag t/m zaterdag start de kwartierdienst van Amsterdam Zuid naar Dordrecht een half uur eerder, door het toevoegen van ritten 3512 (vertrek Amsterdam Zuid 06:07) op werkdagen en 3518 (vertrek Amsterdam Zuid 07:37) op zaterdag.
- De gehele week voegt NS een extra rit toe van Rotterdam naar Dordrecht: rit 3574 (vertrek Rotterdam Centraal 22:37).
- Op zaterdag en zondag rijdt NS meer treinen van Arnhem naar Utrecht Centraal: rit 3126 (vertrek Arnhem Centraal 08:46) wordt toegevoegd op zaterdag, en ritten 3128 en 3130 (vertrek Arnhem Centraal 9:16 en 9:46) op zondag.
- Op vrijdag- tot en met zondagavond voegt NS een rit toe van Arnhem naar Utrecht Centraal: rit 3180 (vertrek Arnhem Centraal 22:17).

2.2.7 Optimalisatie bediening Schiphol Airport in de vroege ochtend

NS verbetert de bereikbaarheid van Schiphol Airport vanuit Utrecht Centraal door het toevoegen van ritten 3110 en 3114 op zaterdag (vertrek Utrecht Centraal 05:25 en 06:26) en ritten 3114 en 3118 op zondag (vertrek Utrecht Centraal 06:15 en 07:25). Rit 3114 rijdt op zondag via Hilversum (met stop) vanwege wekelijks onderhoud aan het spoor. Hiermee wordt samen met het nachtnet van

vrijdagochtend tot maandagochtend 24 uur per dag minstens ongeveer elk uur een reismogelijkheid van Utrecht naar Schiphol geboden.

Daarnaast voert NS een aantal aanpassingen door in de vroege Sprinters tussen Duivendrecht, Schiphol en Den Haag, om zo de dienstregeling voorspelbaarder en regelmatigere te maken:

- Op zondag wordt rit 4308 opgeheven tussen Hoofddorp (vertrek 05:49) en Den Haag Centraal, daarvoor in de plaats wordt rit 4310 ingelegd tussen Hoofddorp (vertrek 06:10) en Den Haag Centraal. Ook worden rit 4319 ingelegd tussen Hoofddorp (vertrek 06:20) en Diemen Zuid en rit 4314 tussen Diemen Zuid (vertrek 06:47) en Schiphol.
- Op zaterdag wordt rit 6306 opgeheven tussen Den Haag Centraal (vertrek 05:52) en Leiden Centraal. In plaats daarvan wordt rit 4319 ingelegd tussen Den Haag Centraal (vertrek 05:42) en Hoofddorp. Daarnaast wordt rit 4310 ingelegd tussen Hoofddorp (vertrek 06:10) en Den Haag Centraal.
- Een aantal ritten worden in het reguliere patroon gelegd, om zo een meer voorspelbare dienstregeling aan te bieden: rit 4312 tussen Schiphol Airport (vertrek 06:35) en Den Haag Centraal op zaterdag en zondag, rit 4314 tussen Duivendrecht (vertrek 06:50) en Schiphol Airport op zaterdag, rit 4321 tussen Den Haag Centraal (vertrek 06:10 op ma-do, 06:06 op vr, 06:12 op zo) en Amsterdam Zuid op zondag t/m vrijdag.

2.2.8 Meer rechtstreekse Sprinters Lelystad Centrum – Leeuwarden

- In Dienstregeling 2025 hebben Sprinterreizigers van Lelystad Centrum/Dronten/Kampen Zuid naar Meppel en verder op zaterdag- en zondagochtend vroeg geen rechtstreekse reismogelijkheid. NS herstelt deze reismogelijkheid in 2026. Hiervoor worden rit 9021 op zaterdag (vertrek Lelystad Centrum 07:22) en ritten 9025 en 9029 (vertrek Lelystad Centrum 08:22 en 09:22) opgeheven.
- Daarvoor in de plaats wordt een aantal ritten ingelegd: 9019 en 9023 op zaterdag (vertrek Lelystad Centrum 06:52 en 07:52) en ritten 9023, 9027 en 9031 op zondag (vertrek Lelystad Centrum 07:52, 08:52 en 09:52).

2.2.9 Optimalisatie Utrecht Centraal – Zwolle aan de randen van de dag

- NS is voornemens om alle dagen van de week rit 587 tussen Utrecht Centraal (vertrek 23:51) en Zwolle te versnellen, deze Intercity stopt niet langer in Nijkerk en Harderwijk
- In plaats daarvan is NS voornemens om voortaan een extra late Sprinter van Utrecht Centraal naar Zwolle te rijden: rit 5687 gaat alle dagen van de week rijden (vertrek Utrecht Centraal 23:50).
- Om dit mogelijk te maken, dient NS een verzoek in bij ProRail om het onderhoud aan het spoor in de nacht op dit traject te verschuiven. Daardoor moet NS rit 610 alle dagen van de week opheffen tussen Zwolle (vertrek 04:49) en Amersfoort Centraal. De ruimte die in de avond ontstaat, benut NS daarnaast door het inleggen van rit 689 tussen Amersfoort Centraal (vertrek 00:35) en Zwolle.
- Door het verschoven onderhoud, kan rit 5612 niet meer rijden tussen Zwolle (vertrek 04:53) en Amersfoort Vathorst. Op maandagochtend legt NS deze rit juist extra in tussen Amersfoort Vathorst (vertrek 05:39) en Amersfoort Centraal.

2.2.10 Optimalisatie strandtreinen

NS rijdt in de zomerperiode zoals gebruikelijk extra treinen tussen Haarlem en Zandvoort aan Zee. In de avonduren optimaliseert NS deze extra treinen, om beter aan te sluiten bij de gewijzigde Intercitydienstregeling per Dienstregeling 2025 tussen Amsterdam Centraal, Haarlem en Den Haag. Doordat Intercity 2100 op vrijdag- en zaterdagavond tot ongeveer middernacht rijdt tussen Den Haag, Haarlem en Amsterdam Centraal, kiest NS ervoor om op deze avonden niet Sprinter 25400 te rijden (biedt aansluiting op Intercity 2200/2300 naar Amsterdam Centraal) maar Sprinter 15400 (biedt aansluiting op Intercity 2100). Hierdoor rijden de extra strandtreinen voor de reguliere Sprinter 5400

uit vanuit Zandvoort, in plaats van erna, met nog altijd een goede overstap (5 minuten) op de Intercity richting Amsterdam Centraal.

2.2.11 Aangepaste dienstregeling door werkzaamheden Vught

Door de langdurige werkzaamheden bij Vught Aansluiting is het noodzakelijk om de baanvaknelheid op een deel van het traject tussen Eindhoven en 's-Hertogenbosch te verlagen naar 80 km/uur waardoor de treinen op dit traject een langere rijtijd krijgen. NS kan deze rijtijd verwerken in de tienminutendienst op maandag tot en met donderdag maar helaas niet in de kwartierdienst op vrijdag tot en met zondag, de marge daarvoor ontbreekt. Ook is er een issue met een lengtebeperking op station Hoorn waardoor NS treinen tussen Limburg, Brabant, Utrecht en Noord-Holland op vrijdag tot en met zondag onvoldoende kan verlengen.

Zonder verdere aanpassing van de treindienst is de treindienst tussen de Randstad en Limburg op vrijdag tot en met zondag niet robuust. Ook is er geen ruimte meer in de dienstregeling om treinen te combineren en splitsen in Eindhoven Centraal, met als nadelige effecten dat NS onvoldoende vervoerscapaciteit kan bieden tussen Eindhoven Centraal en de Randstad én dat NS de vleugeltreinen tussen Heerlen en de Randstad niet meer kan rijden.

Om die reden is NS op zoek gegaan naar alternatieven om ruimte te vinden in de dienstregeling zodat NS ondanks werkzaamheden bij Vught een robuuste dienstregeling kan rijden, inclusief het bieden van voldoende vervoerscapaciteit. NS onderzocht verschillende alternatieven waaronder het aanpassen van de vertrek- en aankomsttijden in Maastricht en het één keer per uur voorbijrijden van Roermond, Sittard of Weert.

Op basis hiervan is NS voornemens om de Intercity Maastricht – Utrecht Centraal één keer per uur niet te laten stoppen in Weert en rijdt NS voortaan in de kwartierstructuur Alkmaar – Maastricht en Enkhuizen – Amsterdam Centraal in plaats van Enkhuizen – Maastricht en Alkmaar – Amsterdam Centraal. Hiermee blijft het aantal treinen tussen Amsterdam Centraal en Enkhuizen / Alkmaar gelijk, alleen de eindbestemming wijzigt. Deze ingreep biedt de meest robuuste dienstregeling. Ook kan NS de treinen versterken door enerzijds te kunnen blijven combineren en splitsen op station Eindhoven en anderzijds doordat station Hoorn als lengtebeperking vervalt. Hiermee blijven aansluitingen op regionale vervoerders in Limburg behouden en raken we de minste reizigers.

De Intercity Maastricht-Utrecht Centraal en verder blijft één keer per uur wel halteren op station Weert, maar krijgt gegeven de minutenaanpassingen op sommige plaatsen iets andere vertrektijden.

De Intercity Heerlen – Sittard – Roermond – Weert – Eindhoven Centraal blijft twee keer per uur rijden en rijdt na een stationnement van circa tien minuten op Eindhoven Centraal elk uur in plaats van elke twee uur door naar 's-Hertogenbosch-Utrecht Centraal en verder. Hiermee houdt Weert twee keer per uur een rechtstreekse treindienst van en naar de Randstad en krijgt Heerlen elk uur een doorgaande treindienst van en naar de Randstad.

De bediening van Weert wordt dus als volgt op vrijdag, zaterdag en zondag:

- Drie Intercity's per uur naar Eindhoven Centraal waarvan twee keer per uur door naar 's-Hertogenbosch, Utrecht Centraal en verder.
- Twee keer per uur een Sprinter naar Eindhoven Centraal en Tilburg (op zondag: één keer per uur).
- Twee keer per uur een Intercity naar Heerlen
- Eén keer per uur een Intercity naar Maastricht
- De frequentie en verbindingen vanuit Roermond, Sittard en Maastricht wijzigen niet.
- Te Amsterdam Sloterdijk bieden Intercity 2700 en Intercity 2900 net als in Dienstregeling 2025 een cross-platform overstap, waardoor reizigers vanuit de richting Hoorn en Enkhuizen snel kunnen overstappen op een Intercity naar Utrecht Centraal en verder.

Reizigers tussen Alkmaar, Castricum, Zaandam enerzijds en Amsterdam Amstel, Utrecht Centraal en verder anderzijds krijgen een verdubbeling van het aantal rechtstreekse reismogelijkheden op vrijdag, zaterdag en zondag overdag: van 2 naar 4 treinen per uur.

Doordat Intercity 2900 moet inwachten op Amsterdam Sloterdijk en daar een overstap biedt op Intercity 2700, neemt de reistijd tussen Hoorn en Amsterdam Centraal toe met drie minuten op vrijdag, zaterdag en zondag overdag. De reistijd van Alkmaar naar Amsterdam Centraal met Intercity 2700 neemt juist af met drie minuten.

2.3 Kwaliteitsomschrijving van de dienstregeling op basis van gegeneraliseerde reistijd

NS rijdt meer treinkilometers in 2026 t.o.v. 2025 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 beschrijving van de reizigersimpact is te vinden in de adviesaanvraag.

De GRT van 2026 van alle reizen opgeteld op een gemiddelde dinsdag ten opzichte van de GRT van 2025 verbetert met 0,1% (59.882.203 GRT-minuten in 2026 ten opzichte van 59.954.222 GRT-minuten in 2025²). In tabel 2 een overzicht van het aantal reizen dat meer dan 3, 10 of 30 minuten sneller wordt en het aantal reizen dat meer dan 3, 10 of 30 minuten langzamer wordt in 2026 ten opzichte van 2025, met toelichting op grootste effecten.

Reizen delta GRT	Aantal reizen	Grootste effecten
< -3 min	13.633	<p>Betere aansluiting te 's-Hertogenbosch tussen treinen van/naar Utrecht Centraal en Tilburg door een kleine verschuiving in aankomst- en vertrektijd</p> <p>Meer reismogelijkheden door extra stop in Utrecht Leidsche Rijn.</p> <p>Meer reismogelijkheden door extra Intercity in de daluren tussen Amersfoort Centraal en Deventer.</p> <p>Meer reismogelijkheden door extra spitstrein tussen Amersfoort Centraal en Harderwijk.</p> <p>Snellere reis door een kleine verschuiving in aankomst- en vertrektijd van de Intercity tussen Venlo en Dordrecht.</p>
< -10 min	418	<p>Betere aansluiting te Utrecht Centraal tussen diverse treinen door een kleine verschuiving in aankomst- en vertrektijd.</p> <p>Betere aansluiting te 's-Hertogenbosch tussen treinen van/naar Utrecht Centraal en Tilburg door een kleine verschuiving in aankomst- en vertrektijd.</p>
< -30 min	0	

² Voor deze berekening gaat NS uit van de dienstregeling zoals aangevraagd bij en verdeeld door ProRail voor 2025. Dit wijkt in zeer beperkte mate af ten opzichte van het aantal treinen dat in Productiemodel 2025-2026 is genoemd.

> 3 min	4.691	<p>Langere reistijd door een kleine verschuiving in aankomst- en vertrektijd van de Sprinter tussen 's-Hertogenbosch en Deurne.</p> <p>Langere reistijd tussen Leiden Centraal en Utrecht Centraal vanwege extra stop in Utrecht Leidsche Rijn.</p> <p>Slechtere aansluiting te Amsterdam Centraal tussen Sprinters uit Almere en Sprinters richting Haarlem door een kleine verschuiving in aankomst- en vertrektijd.</p> <p>Slechtere aansluiting te Utrecht Centraal tussen diverse treinen door een kleine verschuiving in aankomst- en vertrektijd.</p>
> 10 min	189	<p>Slechtere aansluiting te Amsterdam Centraal tussen Sprinters uit Almere en Sprinters richting Haarlem door een kleine verschuiving in aankomst- en vertrektijd.</p> <p>Slechtere aansluiting te Utrecht Centraal tussen diverse treinen door een kleine verschuiving in aankomst- en vertrektijd.</p>
> 30 min	0	

Tabel 2: Overzicht GRT 2026 t.o.v. 2025

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

1. Reizen tussen Utrecht Centraal en Utrecht Leidsche Rijn (30% afname van de gegeneraliseerde reistijd);
2. Reizen tussen Utrecht Leidsche Rijn en Woerden (27% afname van de gegeneraliseerde reistijd);
3. Reizen tussen Oudenbosch en Etten-Leur (20% afname van de gegeneraliseerde reistijd).

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

1. Reizen tussen Amsterdam Muiderpoort en Halfweg-Zwanenburg (29% toename van de gegeneraliseerde reistijd);
2. Reizen tussen Amsterdam Science Park en Halfweg-Zwanenburg (28% toename van de gegeneraliseerde reistijd);
3. Reizen tussen Diemen en Halfweg-Zwanenburg (27% toename van de gegeneraliseerde reistijd).

De kwaliteit van de overstappen zoals geboden in 2026 blijft gelijk ten opzichte van Dienstregeling 2025, tenzij in paragraaf 2.2 anders is vermeld. De grootste wijzigingen zijn:

- Door de verhoging van de frequenties in het weekend tussen Den Haag en Dordrecht zijn er te Den Haag Centraal, Den Haag HS, Rotterdam Centraal en Dordrecht meer overstapmogelijkheden per uur op trajecten waar ook vier treinen per uur rijden (bijvoorbeeld Den Haag – Utrecht of Dordrecht – Gorinchem).
- De spitsritten Harderwijk – Amersfoort Centraal en vice versa 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.
- Reizigers tussen stations in Zeeland en Bergen op Zoom enerzijds en Breda, Tilburg en verder anderzijds hoeven eenmaal per uur niet meer over te stappen te Roosendaal, maar maken gebruik van de rechtstreekse Intercity Vlissingen – Zwolle.

- Door een aanpassing ten behoeve van de robuustheid (en in relatie tot de verbouwing van de verbouwing van Amsterdam Centraal) van de Sprinter Almere Oostvaarders – Amsterdam Centraal komt deze één minuut later aan in Amsterdam Centraal. Hierdoor vervalt de overstap op de Sprinter Amsterdam Centraal – Zandvoort aan Zee. Op Amsterdam Centraal blijven twee reismogelijkheden per uur over voor deze reizigers.
- Reizigers tussen enerzijds Tiel – Geldermalsen – Houten en anderzijds Gouda – Den Haag Centraal krijgen een langere overstap te Utrecht Centraal. Door een herontwerp van de goederenpaden tussen 's-Hertogenbosch en Utrecht Centraal komt de Sprinter Tiel – Den Haag Centraal (Sprinter 6900) één minuut later aan te Utrecht Centraal. Hierdoor vervalt de overstap op de Intercity naar Den Haag Centraal (Intercity 500/600), de overstaptijd neemt toe met een kwartier.

3 Toelichting per productstap

In Dienstregeling 2026 wordt een treindienst toegevoegd, die onderdeel is van het gerechtigde Volume in Bijlage 10:

- Frequentieverhoging van 1 trein per uur op Amersfoort Centraal – Deventer tussen de ochtendspits en avondspits

3.1 Beschrijving op- en afbouw

De extra daltreinen tussen Amersfoort Centraal en Deventer:

- Op werkdagen van 07:00 – 19:00 uur vijf ritten per twee uur.
- Op zaterdag en zondag rijdt deze treinserie niet op dit traject.
- De op- en afbouw van de frequenties is omschreven in tabel 3.

	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-0	0-1	1-2	2-3	3-4
Ma-do	0	0	2	4	3	4	3	4	3	4	3	4	4	4	4	3	2	2	2	2	1	0	0	0
Vr	0	0	2	4	3	4	3	4	3	4	3	4	4	4	4	3	2	2	2	2	1	1	0	0
Za	0	0	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	0	0
Zo	0	0	0	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0	0	0	0

Tabel 3: Op en -afbouw van treinen tussen Amersfoort Centraal en Deventer, exclusief de Intercity van/naar Berlijn

De kwartierdienst met Sprinters tussen Den Haag Centraal en Dordrecht:

- Op zaterdag tussen 10:00 – 20:00 uur vier ritten per uur.
- De op- en afbouw van de frequenties is omschreven in tabel 4.

	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-0	0-1	1-2	2-3	3-4
Ma-do	0	3	5	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	5	4	3	2	2	2	1	0	0	0
Vr	0	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	2	1	0	0	0
Za	1	1	2	2	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	1	0	0	0
Zo	1	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	0	0	0

Tabel 4: Op en -afbouw van Sprinters tussen Den Haag Centraal en Dordrecht

De kwartierdienst met Sprinters tussen Uitgeest en Amsterdam Centraal:

- Op werkdagen in de brede spitsen vier ritten per uur.
- Op zaterdag en zondag tussen 10:00 – 20:00 uur vier ritten per uur.
- De op- en afbouw van de frequenties is omschreven in tabel 5.

	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-0	0-1	1-2	2-3	3-4
Ma-do	0	2	3	4	4	3	2	2	2	2	3	4	4	4	4	2	2	2	2	2	1	0	0	0
Vr	0	2	3	4	4	3	2	2	2	2	3	4	4	4	4	2	2	2	2	2	1	0	0	0
Za	0	2	2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	0	0	0	0
Zo	0	1	2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	1	0	0	0

Tabel 5: Op en -afbouw van Sprinters tussen Uitgeest en Amsterdam Centraal

3.2 Spitsritten

In Dienstregeling 2026 rijdt NS een aantal spitstreinen op maandag t/m donderdag:

- Tussen Harderwijk – Nijkerk – Amersfoort Centraal in de spitsrichting drie Sprinters:
 - Vertrek Harderwijk: 07:16, 07:46, 08:16
 - Vertrek Amersfoort Centraal: 16:38, 17:08, 17:38
- 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 Enkhuizen – Hoorn – Amsterdam Centraal in de spitsrichting twee intercity's:

- Vertrek Enkhuizen: 06:57 en 07:27
- Vertrek Amsterdam Centraal: 17:06 en 17:36
- Tussen Groningen – Assen in beide richtingen twaalf Sprinters:
 - Vertrek Groningen: 06:22 t/m 08:52 en 15:22 t/m 17:52
 - Vertrek Assen: 06:48 t/m 09:18 en 15:48 t/m 18:18
- Tussen Den Haag Centraal – Gouda Goverwelle in beide richtingen elf Sprinters:
 - Vertrek Den Haag Centraal: 06:28 t/m 08:28 en 15:28 t/m 17:58
 - Vertrek Gouda Goverwelle: 07:00 t/m 09:30 en 16:30 t/m 18:30
- Tussen Oss – 's-Hertogenbosch in beide richtingen twee Sprinters (richting Oss zonder tussengelegen stops):
 - Vertrek Oss: 07:31 en 08:01
 - Vertrek 's-Hertogenbosch: 07:13 en 07:43

NS rijdt in Dienstregeling 2026 vier spitsreinen op maandag t/m vrijdag:

- Tussen Enschede en Almelo in beide richtingen negen Sprinters:
 - Vertrek Enschede: 07:22 t/m 08:52 en 15:52 t/m 17:52
 - Vertrek Almelo: 07:17 t/m 08:44 en 15:44 t/m 17:44
- Tussen Leiden Centraal en Woerden in beide richtingen 15 Sprinters:
 - Vertrek Leiden Centraal: 06:38 t/m 09:38 en 15:08 t/m 18:38
 - Vertrek Woerden: 06:52 t/m 09:52 en 15:22 t/m 18:52
- Tussen Den Helder en Alkmaar in beide richtingen twee Intercity's:
 - Vertrek Den Helder: 06:46 en 07:16
 - Vertrek Alkmaar: 18:06 en 18:36
- Tussen Uitgeest en Driebergen-Zeist in de brede spits.
 - Vertrek richting Uitgeest:
 - Driebergen-Zeist:
 - 06:51 t/m 09:51
 - 15:21 t/m 18:53
 - Utrecht Centraal
 - 06:08 t/m 09:38
 - 14:08 t/m 19:08
 - Amsterdam Centraal
 - 06:53 t/m 10:23
 - 14:53 t/m 19:53
 - Vertrek richting Driebergen-Zeist:
 - Uitgeest:
 - 06:33 t/m 09:33
 - 14:03 t/m 19:33
 - Amsterdam Centraal:
 - 06:09 t/m 10:09
 - 14:39 t/m 19:09
 - Utrecht Centraal
 - 06:54 t/m 09:24
 - 14:54 t/m 18:24

De spitsreinen die NS niet rijdt in 2026 staan genoemd bij hoofdstuk 4 '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 uur van het voorgaande dienstregelingsjaar, startend bij dienstregelingsjaar 2024.

In totaal rijdt NS per week in 2025 2.471³ treinen die op één of meerdere stations een vertrek hebben tussen 00:00 en 06:00 uur, in 2026 rijden er 2.489 treinen. Dit zijn 18 treinen per week meer dan in Dienstregeling 2025. Op 25 stations rijdt NS op een gemiddelde dinsdag meer treinen tussen 00:00 – 06:00. Op 17 stations rijdt NS tussen 00:00-06:00 minder ritten, zie onderstaande tabel voor een overzicht van de betreffende stations.

Station	2025		2026		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
Amsterdam Centraal	20	18	19	18	-1	0
Amsterdam RAI	4	3	3	3	-1	0
Amsterdam Sloterdijk	26	12	27	11	1	-1
Culemborg	5	2	5	1	0	-1
Den Haag HS	16	9	14	10	-2	1
Den Haag Laan van NOI	10	4	9	4	-1	0
Deventer	5	2	4	2	-1	0
Driebergen-Zeist	7	0	6	1	-1	1
Ermelo	2	2	3	1	1	-1
Goes	2	2	2	1	0	-1
Haarlem	11	8	10	8	-1	0
Harderwijk	3	2	3	1	0	-1
Heemstede-Aerdenhout	7	4	6	4	-1	0
Houten	5	3	7	1	2	-2
Leiden Centraal	20	12	19	12	-1	0
Maastricht	1	1	0	1	-1	0
Nijkerk	2	2	2	1	0	-1
Nunspeet	2	2	3	1	1	-1
Putten	1	3	2	2	1	-1
Schiedam Centrum	10	5	9	5	-1	0
Schiphol Airport	17	18	18	17	1	-1
't Harde	2	2	3	1	1	-1
Vlissingen	0	3	0	2	0	-1
Wezep	2	2	3	1	1	-1
Wijhe	1	1	2	0	1	-1
Zaandam	9	5	8	5	-1	0
Zwolle	4	11	4	9	0	-2

Tabel 6: overzicht stations met wijzigingen in vroege en late treinen.

Voor 2026 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 2026 vertrekken in de nacht van vrijdag op zaterdag en de nacht van zaterdag op zondag

³ Voor deze berekening gaat NS uit van de dienstregeling zoals aangevraagd bij en verdeeld door ProRail voor 2025. Dit wijkt in zeer beperkte mate af ten opzichte van het aantal treinen dat in Productiemodel 2025-2026 is genoemd.



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, Annex 1) te rijden. De flexibiliteitsbepalingen van artikel 8 geven de mogelijkheid om af te wijken.

Het totaal aantal treinkilometers van Dienstregeling 2026 bedraagt 2.436.305 per week. NS wijkt met 47.861 treinkilometers af. In onderstaande tabel staat een overzicht van al deze treinritten. NS maakt gebruik van de Flexibiliteitsbepaling van artikel 8.5.c (vervoersvraag rechtvaardigt het volume niet) met 1,96%.

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	2766	Eindhoven Centraal - Utrecht 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
3200	3219	Utrecht Centraal - Arnhem Centraal	x	x	x	x				57	1	Logistieke opbouw - afbouw hoogfrequente treindienst
3200	3223	Leiden Centraal - Schiphol Airport	x	x	x	x				27	1	Logistieke opbouw - afbouw hoogfrequente treindienst
3200	3266	Arnhem Centraal - Ede-Wageningen	x	x	x	x				16	1	Logistieke opbouw - afbouw hoogfrequente treindienst
3900	3916	Utrecht Centraal - Amsterdam Centraal	x	x	x	x	x			40	1	Logistieke opbouw - afbouw hoogfrequente treindienst
3900	3966	Eindhoven Centraal - 's-Hertogenbosch	x	x	x	x	x			32	1	Logistieke opbouw - afbouw hoogfrequente treindienst
5200	5212	Den Haag Centraal - Rotterdam Centraal	x	x	x	x				24	1	Logistieke opbouw - afbouw hoogfrequente treindienst
	5259		x	x	x	x				24	1	Logistieke opbouw - afbouw hoogfrequente treindienst
7400	7467	Utrecht Centraal - Driebergen-Zeist	x	x	x	x	x			12	1	Logistieke opbouw - afbouw hoogfrequente treindienst
6800	6831-55	Gouda Goverwelle - Den Haag Centraal	x	x	x	x				30	26	Daltreinen
	6826-50											
7400	7436-58	Driebergen-Zeist - Breukelen						x	x	24	13	Daltreinen
	7460	Driebergen-Zeist - Utrecht Centraal						x	x	12	1	Daltreinen
	7439	Utrecht Centraal - Driebergen-Zeist						x	x	12	1	Daltreinen
	7441-63	Breukelen - Driebergen-Zeist						x	x	24	12	Daltreinen
7400	7428	Utrecht Centraal - Uitgeest	x	x	x	x	x			66	2	Daltreinen
	7451											
7400	7444-48		x	x	x	x	x			13	6	Daltreinen



Serie	Rit	Traject	ma	di	wo	do	vr	za	zo	tkm rit	# rit dag	Categorie	
	7431-35	Driebergen-Zeist - Utrecht Centraal											
7400	7430-42	Driebergen-Zeist - Uitgeest	x	x	x	x	x			79	14	Daltreinen	
	7437-49												
2000	2018-26	Utrecht Centraal - Amersfoort Centraal											
	2054-62		x	x	x	x	x			21	20	Spitstoevoeger	
	2021-27												
	2055-65												
2700	2714/20	Schagen - Alkmaar	x	x	x	x	x			21	4	Spitstoevoeger	
	2745/47												
3400	3427-29	Alkmaar - Haarlem											
	3435-37												
	3445-55		x	x	x	x				34	20	Spitstoevoeger	
	3428-36												
	3446-50												
	3456-58												
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		
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		
6500	6527	Oss - 's-Hertogenbosch											
	6561-65		x	x	x	x			19	8	Spitstoevoeger		
	6522												
	6556-60												
6500	alle	Oss - 's-Hertogenbosch					x		19	12	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	Utrecht Centraal - Houten Castellum											
	8951-63		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		

Serie	Rit	Traject	ma	di	wo	do	vr	za	zo	tkm rit	# rit dag	Categorie
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 7: overzicht van afwijking van Concessievolume

De treinen die niet rijden vanwege 'logistieke op-afbouw van de hoogfrequente treindienst' verwacht NS in ieder geval niet te rijden in 2026 en 2027. 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 reizigers aantallen niet wordt gerechtvaardigd.

NS is voornemens om in 2027 dezelfde spitstreinen te rijden als in 2026, met als toevoeging de spitsstrein tussen Utrecht Centraal en Houten Castellum op maandag tot en met donderdag. Daarnaast is NS voornemens om in ieder geval de derde en vierde Sprinter in het dal tussen Den Haag Centraal en Gouda Goverwelle niet te rijden. NS monitort de vervoervraag voor het al dan niet rijden in 2027 van de in bovenstaande tabel genoemde treinseries op vrijdag en de derde en vierde sprinter in het dal tussen Uitgeest en Driebergen-Zeist.

5 Overzicht en voorstel tot wijziging minimale stationsbediening

NS is voornemens om ongeveer dezelfde ontheffingen voor de minimale bediening aan te vragen als voor Dienstregeling 2025. Hier kunnen wel verschillen of optimalisaties inzitten in Dienstregeling 2026 t.o.v. 2025.

6 T+2: 2027

De voorgenomen Dienstregeling 2027 bouwt voort op de dienstregeling van 2026 en 2025. Voor 2027 voorziet NS een aantal uitbreidingen in het volume.

6.1 Overzicht van voorgenomen wijzigingen

NS is voornemens onderstaande productstappen op te nemen in Dienstregeling 2027, conform Bijlage 10, onderdeel 1.b.ii. Op dit moment bestaan diverse onzekerheden, waarmee onderstaande opsomming gaandeweg nog kan wijzigen:

- 5e IC Direct Schiphol Airport – Rotterdam Centraal
- Herstel rechtstreekse verbinding Groningen – Rotterdam Centraal door IC Groningen – Schiphol Airport te koppelen aan 5e IC Direct Schiphol Airport – Rotterdam Centraal
- 5e/6e Sprinter Utrecht Centraal – Houten Castellum in de spits
- 3e/4e Sprinter Dordrecht - Den Haag Centraal op zondag

NS is voornemens deze productstappen toe te voegen, omdat de combinatie hiervan een positief effect heeft op het aantal reizen en reizigerskilometers. De uiteindelijke dienstregeling in 2027 is mede afhankelijk van de beschikbare infrastructuur en welke mogelijkheden de infrastructuur biedt om de voorgenomen frequentieverhogingen te faciliteren. Daarom bestudeert NS dit samen met ProRail.

NS is voornemens de structuur die in Dienstregeling 2025 is geïntroduceerd rond de HSL in ieder geval in Dienstregeling 2027 te continueren. NS zet vervolgstappen als dit in ieder geval op een betrouwbare manier mogelijk is. Randvoorwaarden zijn bijvoorbeeld geschikte (HSL-) infrastructuur en voldoende geschikt HSL-materieel (Intercity Nieuwe Generatie, ICNG).

In 2027 verwacht NS diverse grootschalige werkzaamheden door ProRail die grote effecten hebben op de beoogde Dienstregeling 2027. Een aantal werkzaamheden heeft landelijke impact en heeft daarnaast onderlinge samenhang, bijvoorbeeld omdat de betreffende trajecten omreisroutes zijn van elkaar.

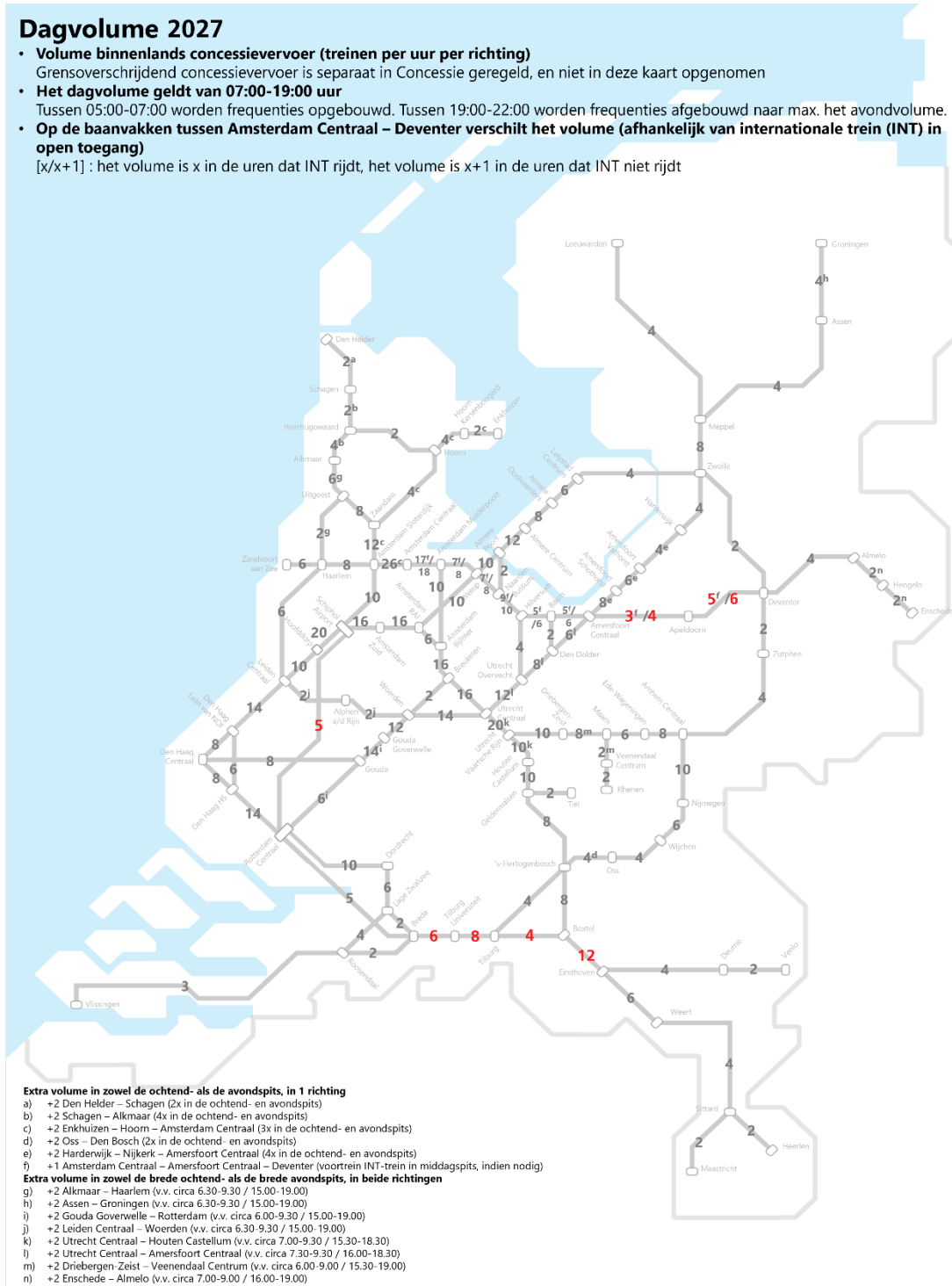
Onderstaande een opsomming van enkele impactvolle werkzaamheden in 2027:

Werkzaamheden	Baanvak
Amsterdam Zuid langdurig 2x18 weken	Almere Centrum/Hilversum – Schiphol Airport Utrecht Centraal – Schiphol Airport
HSL Noordelijke sectie	Schiphol Airport - Rotterdam Centraal
Brug Alphen aan den Rijn	Utrecht Centraal – Leiden Centraal
PHS Amsterdam	Diverse
PHS Alkmaar-Uitgeest en ombouw Uitgeest	Alkmaar - Amsterdam Centraal en Uitgeest - Haarlem
Onderhoud brug Amsterdam-Rijnkanaal	Almere Centrum/Hilversum – Weesp - Amsterdam Centraal/Schiphol Airport
Ombouw Tilburg	Breda - 's-Hertogenbosch/Eindhoven Centraal
Reparatie TSB Culemborg	Utrecht Centraal – 's-Hertogenbosch
Nijmegen	's-Hertogenbosch-Nijmegen, Arnhem Centraal - Nijmegen
Vervanging wissels Amsterdam Bijlmer Arena	Utrecht Centraal - Schiphol/Amsterdam Centraal

Tabel 8: overzicht van impactvolle werkzaamheden

6.1.1 Dagkaart volume voor T+2 2027

In onderstaande kaartbeeld is het voorgenomen dagvolume T+2 weergegeven. De rode cijfers geven de nieuwe totalen in het dagvolume weer ten opzichte van het startbeeld Dagvolume 2025.



Figuur 3: Voorgenomen dagvolume 2027

6.1.2 Toelichting op reizigerseffecten

De GRT van de voorgenomen dienstregeling van 2027 van alle reizen opgeteld op een gemiddelde dinsdag verbetert ten opzichte van de dienstregeling van 2026 met 0,2% (59.788.268 GRT-minuten in 2027 versus 59.882.203 GRT-minuten in 2026). In onderstaande tabel een overzicht van het aantal reizen op een gemiddelde dinsdag met een minutendelta van 3, 10 of 30 (reistijdverlenging of -verkorting) in 2027 ten opzichte van 2026 met voorbeelden van reizen.

Reizen delta GRT	Aantal reizen	Voorbeelden van reizen
< -3 min	4.060	5 ^e HSL-trein, daardoor directe trein (over de HSL) tussen Groningen en Rotterdam Centraal, via Schiphol Airport. Extra ritten in de spits tussen Utrecht Centraal en Houten Castellum, gekoppeld aan de Sprinter naar Leiden Centraal.
< -10 min	0	-
< -30 min	0	-
> 3 min	0	-
> 10 min	0	-
> 30 min	0	-

Tabel 9: Overzicht GRT 2027 t.o.v. 2026

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

1. Reizen tussen Utrecht Lunetten en Utrecht Vaartsche Rijn (14% afname van de gegeneraliseerde reistijd);
2. Reizen tussen Utrecht Leidsche Rijn en Utrecht Vaartsche Rijn (13% afname van de gegeneraliseerde reistijd);
3. Reizen tussen Utrecht Leidsche Rijn en Utrecht Lunetten (12% afname van de gegeneraliseerde reistijd).

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

1. Reizen tussen Woerden en Amsterdam Amstel (4% toename van de gegeneraliseerde reistijd);
2. Reizen tussen Vleuten en Abcoude (3% toename van de gegeneraliseerde reistijd);
3. Reizen tussen Utrecht Terwijde en Etten-Leur (3% toename van de gegeneraliseerde reistijd).

6.2 Toelichting per productstap

NS werkt momenteel aan de verdere uitwerking van Dienstregeling 2027. De toelichting op deze stappen en op andere aanpassingen in de dienstregeling geeft een indicatie van wat NS zich voorneemt in 2027. NS bestudeert deze dienstregeling verder, ook samen met ProRail. De uiteindelijke dienstregeling in 2027 is mede afhankelijk van de beschikbare infrastructuur en welke mogelijkheden de infrastructuur biedt om de voorgenomen frequentieverhogingen te faciliteren.

6.2.1 Beschrijving op- en afbouw

De verwachting is dat de uitwerking van Dienstregeling 2027 voor de volledige treindienst grotendeels gelijk blijft aan de uitwerking van Dienstregeling 2026. De daguitwerking van de dienstregeling wordt herijkt op basis van dan actuele vervoersinzichten. In T+2 verwacht NS op dit moment geen wijzigingen van de minimale stationsbediening.

Specificaties van de in 6.1 genoemde wijzigingen:

- Vijfde IC Direct: rijdt één keer per uur van Rotterdam Centraal naar Schiphol Airport (over HSL):
 - Is een frequentieverhoging op de HSL tussen Rotterdam Centraal – Schiphol Airport.
 - Vanaf Schiphol rijdt deze trein door als Intercity naar Groningen in het pad van de 700. De frequentie van de treindienst tussen Schiphol Airport en Groningen blijft gelijk aan 2026.
 - Tussen Rotterdam Centraal – Schiphol Airport rijdt deze trein op werkdagen beoogd van 07:00 tot 19:00 uur.
 - Deze vijf verbindingen tussen Rotterdam Centraal en Schiphol Airport zijn niet gelijk verdeeld over het uur. De vier IC-Direct treinen van 2025 rijden in 10-20 interval, de vijfde IC-Direct trein wordt daar omheen gepland. De beoogde ligging wordt in combinatie met de snelheidsbeperking op de HSL: 10-10-10-10-20. Dit betekent dat de vertrektijden worden:
 - Vertrektijden Schiphol Airport richting Rotterdam Centraal: .02/.12/.22/.42/.52
 - Vertrektijden Rotterdam Centraal richting Schiphol Airport: .11/.21/.31/.41/.51
- Herstel rechtstreekse verbinding Groningen – Rotterdam Centraal. Met deze frequentieverhoging krijgen reizigers meer verbindingen tussen Schiphol Airport – Rotterdam Centraal en wordt de rechtstreekse verbinding tussen Groningen/Assen/Zwolle en Rotterdam Centraal hersteld. De overstap van circa vijf minuten op Schiphol Airport komt hiermee te vervallen.
- 5e/6e Spits-sprinter Utrecht Centraal – Houten Castellum:
 - Is een frequentieverhoging in de spits tussen Utrecht Centraal en Houten Castellum.
 - De beoogde ligging wordt in combinatie met de andere sprinters tussen Utrecht Centraal en Houten Castellum: 10-9-11-10-9-11.
 - Deze trein is gekoppeld aan treinserie Leiden Centraal – Utrecht Centraal.
 - De uitwerking van het aantal ritten werkt NS de komende periode nader uit.
- 3e/4e Sprinter Dordrecht - Den Haag Centraal op zondag:
 - Is een frequentieverhoging op zondag tussen Dordrecht en Den Haag Centraal.
 - Deze trein rijdt tussen ca 10:00 en 20:00 uur in een kwartierpatroon.
 - Reizigers kunnen hierdoor vaker reizen en krijgen betere overstapmogelijkheden op de stations Dordrecht, Rotterdam Centraal, Den Haag HS en Den Haag Centraal.

Zoals in paragraaf 6.1 aangegeven voorziet NS voor 2027 diverse werkzaamheden. Deze werkzaamheden hebben een impact op de voorgenomen jaardienst waardoor NS genoodzaakt is om gedurende het jaar voor een bepaalde periode haar volume aan te passen. Voorbeelden daarvan zijn de langdurige werkzaamheden op Amsterdam Zuid, tussen Alphen aan den Rijn en Bodegraven en werkzaamheden aan de hogesnelheidslijn tussen Schiphol Airport en Rotterdam Centraal.

Voor veel langdurige werkzaamheden moet het exacte uitvoermoment en de duur van de werkzaamheden nog bepaald worden door ProRail. Hierdoor zijn de exacte gevolgen op de voorgenomen treindienst nog niet bekend en kan NS op dit moment nog geen detailniveau geven over de impact op de treindienst.

6.2.2 Spitsstreinen

NS is voornemens om in 2027 dezelfde spitsstreinen te rijden als in 2026, met als toevoeging ritten van de spitsstrein tussen Utrecht Centraal en Houten Castellum op maandag tot en met donderdag. NS is voornemens met uitzondering van de hiervoor genoemde spitsstrein geen andere spitsstreinen toe te voegen aan Dienstregeling 2027 omdat de marktvrage hiervoor geen aanleiding geeft. Jaarlijks werkt NS een gedetailleerdere dienstregeling uit, met mogelijke aanpassingen op het spitsvolume op basis van verandering in de marktvrage. NS komt hier op T+1 op terug.

6.3 Toelichting op afwijking van gerechtigde en verplichte productstappen

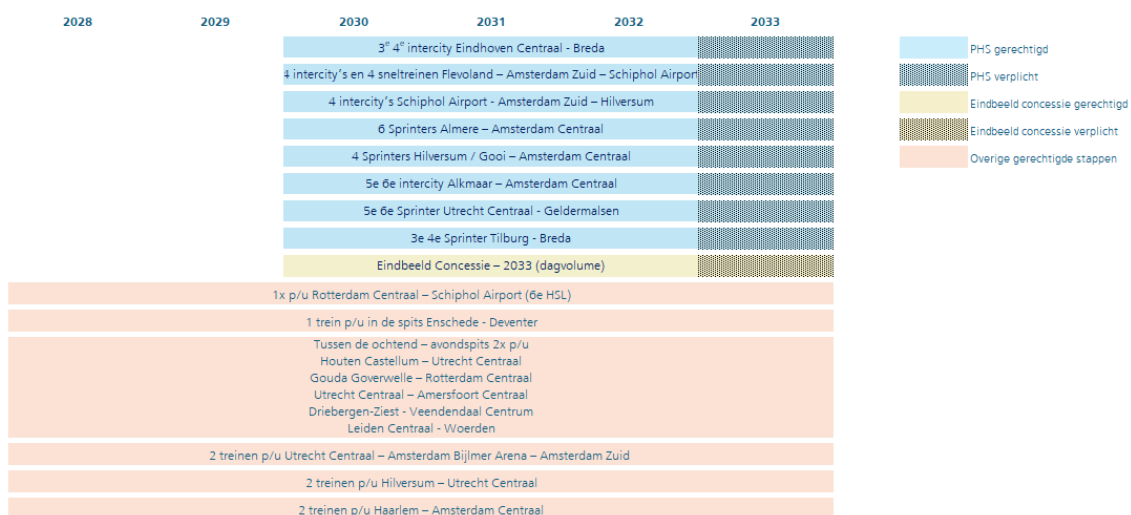
NS is gerechtigd in 2027 de treindienst uit te breiden met een aantal gerechtigde productstappen. Met uitzondering van de 5e IC Direct op de HSL tussen Rotterdam Centraal en Schiphol Airport maakt NS voor Dienstregeling 2027 geen gebruik van deze mogelijkheid.

De Concessie vereist voor 2027 geen nieuwe verplichte productstappen van NS.

6.4 Volumeontwikkelingen na T+2

Onderstaande figuur geeft de mogelijke volumeontwikkelingen tijdens de looptijd van de Concessie weer na T+2 (na 2027). Volume vanuit het Startbeeld Concessie, dat NS voornemens is niet te rijden in T+2 (2027), staat niet in onderstaande weergave. Een omschrijving van dit volume is te vinden in hoofdstuk vier.

In 2027 actualiseert de Concessieverlener het Volume voor de jaren 2030 en verder, conform afspraken in de Concessie, in bijlage 10. Eventuele wijzigingen ten gevolge van de actualisatie worden formeel vastgelegd bij de midterm review.



Figuur 4: Volumeontwikkelingen na T+2

7 Overzicht treindienst onder ERTMS

Op basis van het huidige plan voert NS vanaf een bepaald moment op de volgende baanvakken de treindienst (gedeeltelijk) onder ERTMS uit. 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 (Baseline 2)	Wordt reeds geheel onder (oudere) ERTMS versie uitgevoerd
Amsterdam Centraal – Utrecht Centraal (dual-signalling)	Sinds 2024 wordt een deel van de treindienst onder ERTMS uit te voeren
Hanzelijn (dual-signalling)	Vanaf 2025 wordt voorzien om een deel van de treindienst onder ERTMS uit te voeren
Vlissingen-Lewedorp	Programma ERTMS werkt momenteel nog aan de planning van het Indienststellingjaartal
Lewedorp-Bergen op Zoom	Programma ERTMS werkt momenteel nog aan de planning van het Indienststellingjaartal
Kijfhoek – Roosendaal – Belgische grens	Vanaf 2029 - 2030 wordt voorzien om de treindienst geheel onder ERTMS uit te voeren
Emplacementen (waaronder stationsgebieden) Groningen en Leeuwarden	Vanaf 2031 wordt voorzien om de treindienst geheel onder ERTMS uit te voeren

Tabel 10: Overzicht treindienst onder ERTMS

De overige baanvakken uit de programmabeslissing ERTMS zijn vanuit Programma ERTMS getemporeerd¹, en daarom niet opgenomen in deze tabel.

- [21e voortgangsrapportage van het Programma ERTMS | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)