Besluit Dienstregeling 2025

Datum: 8 mei 2024

kenmerk NS: CC/PA/TD-966

Bijlage: Reacties op adviezen.

Geachte vertegenwoordigers van de consumentenorganisaties,

Dank voor uw advies van 21 maart 2024 (kenmerk: Locov 2024-101272) op de voorgenomen Dienstregeling 2025 zoals opgenomen in onze adviesaanvraag van 8 februari 2024 (kenmerk: CC/PA/TD-962). Graag gaan wij op uw advies in. In deze brief vindt u reactie op hoofdlijnen. In de tabel in de bijlage gaan we in op de specifieke adviezen, vragen en suggesties die u heeft gedaan voor Dienstregeling 2025.

Algemeen: Dienstregeling 2025

Meer en snellere verbindingen en later in de avond doorrijden: de dienstregeling van 2025 is de grootste verandering sinds jaren. Voor veel reizigers verandert er wel iets. De nieuwe dienstregeling is de eerste van twee stappen van een grote structuurwijziging die NS wil doorvoeren om op de toekomst voorbereid te zijn. We gaan diverse regio's van Nederland beter en vaker met elkaar verbinden, zowel overdag als op vroegere en latere tijdstippen. Tegelijkertijd voeren we veranderingen door om Amsterdam en Schiphol ondanks jarenlange werkzaamheden op Amsterdam Centraal goed bereikbaar te houden.

NS is blij dat u positief adviseert over de door te voeren frequentieverhogingen, de extra vroege en late treinen en de nieuwe structuur.

Volume

In uw advies heeft u diverse adviezen gedaan om de frequenties nog verder op te voeren dan NS al doet in Dienstregeling 2025. U verwijst daarbij ook naar de Hoofdrailnetconcessie. NS breidt in Dienstregeling 2025 de frequenties fors uit, in navolging op de frequentieverhogingen in Dienstregeling 2024. NS rijdt in Dienstregeling 2025 zelfs meer treinen dan in Dienstregeling 2019, het jaar voor de coronaperiode. Ten opzichte van Dienstregeling 2019 rijdt NS 2 procent meer treinen, terwijl het aantal reizigers nog niet op het niveau van 2019 is door de structureel veranderde reizigersvraag (namelijk naar verwachting in 2025 ongeveer 94 procent). NS kiest er bewust voor om zo een aantrekkelijk reizigersproduct neer te zetten met hoge frequenties waardoor reizigers niet vaak hoeven te wachten en er goede aansluitingen worden geboden. Bij de keuze voor frequentie-uitbreidingen kijkt NS goed naar de reizigersvraag: we voegen treinen toe op trajecten waar dat nodig en/of wenselijk is. NS roept inderdaad de flexibiliteitsbepaling in die de nieuwe HRN-concessie biedt. Het aantal reizigers rechtvaardigt op een aantal plaatsen en tijdstippen nog niet het volume van het startbeeld. Het volledig rijden van het volume zou financieel niet verantwoord zijn. NS blijft elk jaar de reizigersvraag goed monitoren. Kortom, NS neemt uw adviezen voor extra frequenties (ritten, treinseries) in algemene zin daarom niet over.

Intercity Brussel

NS is verheugd om in Dienstregeling 2025 veel sneller en vaker van en naar Brussel te rijden. U adviseert om nog meer treinen te rijden, in België de dienstregeling anders te rijden en extra halteringen toe te voegen in België met de snelle Intercity.

NS heeft hierover afspraken gemaakt met NMBS over de nieuwe Intercity Brussel waardoor de reistijd tussen Amsterdam en Brussel fors wordt versneld en het aantal ritten toeneemt. NS ziet nu geen aanleiding door te rijden naar Leuven of de Europese wijk. Aan de randvoorwaarde voor de serie 9500 met stops te Brussel Noord en Brussel Centraal kan overigens niet worden voldaan.

Ondanks de haltering in Antwerpen - die logistiek noodzakelijk is om de snelle trein te kunnen realiseren - is de reistijdwinst nog steeds fors. Het is een

bewuste keuze om niet in Antwerpen Berchem en Mechelen te stoppen, omdat het ook een wens is om de reistijd significant te versnellen. Zodra het logistiek mogelijk is, kan de haltering in Brussel Centraal weer worden toegevoegd. NS monitort de levering van ICNG-treinen voor België zorgvuldig en is uiteraard voorbereid op een back-upplan.

Aanpassingen naar aanleiding van adviezen

NS heeft naar aanleiding van adviezen de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- NS heeft twee ritten toegevoegd op zaterdag- en zondagochtend tussen Hoofddorp, Schiphol Airport en Amsterdam Centraal.
- NS neemt uw advies over met betrekking tot het traject Den Haag Centraal – Amsterdam Zuid op zondagochtend en rijdt ritten 3121 tot en met 3131 extra tussen Amsterdam Zuid en Den Haag Centraal. Dit zijn enkele ritten extra dan uw advies maar dit lijkt logisch uit de analyse naar aanleiding van het advies.
- NS heeft in afstemming met goederenvervoerders en ProRail een oplossing uitgewerkt waarbij serie 6400 ook op vrijdag t/m zondag doorgaand kan rijden tussen Weert en Tilburg Universiteit. Spoor 3 en 4 worden als gevolg van deze doorkoppeling afwisselend gebruikt voor zowel de richting Weert als Tilburg. NS verkiest het gemak van de doorgaande verbinding boven het ongemak van wisselend spoorgebruik. Het is niet mogelijk om zowel doorgaand te rijden als telkens hetzelfde spoor te gebruiken voor een specifieke richting.
- NS rijdt twee extra ritten van Utrecht Centraal (vertrek 06:32 en 07:02 uur) naar Amsterdam Zuid in de ochtend en twee extra ritten van Amsterdam Zuid (vertrek 19:06 en 19:36 uur) naar Utrecht Centraal in de avond.
- NS rijdt een extra rit van Amsterdam Centraal (vertrek 09:53 uur) naar Uitgeest in de ochtend en van Uitgeest (vertrek 14:33 uur) naar Amsterdam Centraal in de middag.
- NS onderzoekt de mogelijkheid om de Sprinter Hoofddorp – Hoorn Kersenboogerd te versnellen op de momenten dat de Airport Sprinter minder vaak rijdt.

- NS onderzoekt of het mogelijk en wenselijk is Sprinter 9090 uit patroon te rijden met het oog op aansluitingen.
- NS onderzoekt de mogelijkheid om op de vroege zaterdag- en zondagochtend in Rotterdam Centraal een aansluiting te realiseren vanuit Dordrecht (serie 2200) op de Intercity naar Schiphol Airport (serie 1800).
- NS onderzoekt de mogelijkheid en wenselijkheid voor het bieden van meer aansluitingen in Gouda in de avonduren.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Tijmen Voet

Directeur Netwerkontwikkeling en Ontwerp.

Laan van Puntenburg 100, Postbus 2025, 3500 HA Utrecht.

Bijlage, reactie op de adviezen

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren u geen gebruik te maken van de mogelijkheid in artikel 8 het maatschappelijk gewenste volume niet te rijden en adviseren alle treinen uit het startbeeld van het volume te rijden in dienstregeling 2025. Wanneer u dit advies niet overneemt, adviseren wij u in de capaciteitsvraag deze ritten wel op te nemen. Op deze manier kunt u ze in de loop van 2025 alsnog herintroduceren en bent u ook voorbereid op de jaarlijkse piek in het najaar.

Antwoord NS:

In uw advies heeft u diverse adviezen gedaan om de frequenties nog verder op te voeren dan NS al doet in Dienstregeling 2025. U verwijst daarbij ook naar de Hoofdrailnetconcessie. NS breidt in Dienstregeling 2025 de frequenties fors uit, in navolging op de frequentieverhogingen in Dienstregeling 2024. NS rijdt in Dienstregeling 2025 zelfs meer treinen dan in Dienstregeling 2019, het jaar voor de coronaperiode. Ten opzichte van Dienstregeling 2019 rijdt NS 2 procent meer treinen, terwijl het aantal reizigers nog niet op het niveau van 2019 is door de structureel veranderde reizigersvraag (namelijk naar verwachting in 2025 ongeveer 94 procent). NS kiest er bewust voor om zo een aantrekkelijk reizigersproduct neer te zetten met hoge frequenties waardoor reizigers niet vaak hoeven te wachten en er goede aansluitingen worden geboden. Bij de keuze voor frequentie-uitbreidingen kijkt NS goed naar de reizigersvraag: we voegen treinen toe op trajecten waar dat nodig en/of wenselijk is. NS roept inderdaad de flexibiliteitsbepaling in die de nieuwe HRN-concessie biedt. Het aantal reizigers rechtvaardigt op een aantal plaatsen en tijdstippen nog niet het volume van het startbeeld. Het volledig rijden van het volume zou financieel niet verantwoord zijn. NS blijft elk jaar de reizigersvraag goed monitoren. Kortom, NS neemt uw adviezen voor extra frequenties (ritten, treinseries) in algemene zin daarom niet over.

Advies consumentenorganisaties:

Wij verwijzen voor ons advies kortheidshalve naar ons advies hierover bij dienstregeling 2023. Wij merken op dat de spitsdienst tussen Harderwijk en

Amersfoort Centraal (serie 5300) en tussen Alkmaar en Haarlem (serie 3400) leiden tot een aanzienlijke reistijdverkorting. Indien u vasthoudt aan de vakantiedienstregeling adviseren wij u in ieder geval deze diensten ook in de vakantieperiode(s) te bieden.

Antwoord NS:

In de hoogzomerperiode en in de kerstvakantie ligt de reizigersvraag significant lager dan buiten de vakanties en in andere vakanties. Alhoewel de treinseries 3400 en 5300 een reistijdafname faciliteren op de Kennemerlijn en voor Harderwijk/Nijkerk, bieden deze series vooral extra capaciteit in de spits. Zo zorgt serie 5300 voor een afname van de piekdrukte in serie 5600, wat de zitplaatskans, het reiscomfort en de punctualiteit van die serie ten goede komt. De 3400 doet datzelfde voorde 4800. In de hoogzomer en in de kerstvakantie ligt de reizigersvraag zoveel lager dat het argument van piekdrukteafname niet meer geldt. Het aantal reizigers dat in deze periode overblijft in series 3400 en 5300 is bovendien zo beperkt, dat slechts een zeer kleine groep reizigers hinder ondervindt van een langere reistijd door het opheffen van deze series. NS vindt het daarom gerechtvaardigd om series 3400 en 5300 te schrappen in de hoogzomer en in de kerstvakantie. Door het schrappen van enkele spitsseries én door het landelijk optimaliseren van de materieelinzet, ontstaat een betere match tussen vraag en aanbod. De vrijgekomen middelen benut NS onder andere voor het versterken van treinen in de daluren naar populaire bestemmingen in de kerstvakantie en voor het faciliteren van omreisroutes tijdens de grootschalige werkzaamheden in de zomerperiode. Daarnaast leggen de evenementen in de zomerperiode (o.a. Sail, 750-jarig bestaan Amsterdam, Grand Prix Zandvoort, NIjmeegse Vierdaagse) een groot beslag op onze personele capaciteit. Het rijden van een vakantiedienstregeling draagt bij aan de mogelijkheden om extra vervoer te bieden naar deze evenementen.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren positief op de voorgenomen uitbreidingen in nieuwjaarsnacht. Wij adviseren negatief op het niet rijden op Nieuwjaarsochtend tot 10 uur ’s ochtends op een groot aantal trajecten. Als alternatief adviseren wij op nieuwjaarsdag van elke treinserie die op zondag rijdt ten minste de eerste trein

te rijden en vervolgens tot 10 uur ten minste één keer per uur. Ook zou u op deze ochtend enkele intercity's op elk station kunnen laten stoppen in plaats van een sprinter.

Antwoord NS:

De nieuwjaarsochtend is qua reisgedrag uniek. Op enkele trajecten na is er nauwelijks vraag naar vervoer. Uit evaluatie van de voorgaande twee jaarwisselingen, toen de treindienst eveneens rond 10:00 uur werd opgestart, concluderen wij dat het opstarten rond 10:00 past bij de reizigersvraag. We begrijpen de wens om op alle trajecten een (beperkte) treindienst te bieden vanaf de reguliere opstarttijd, maar weten uit vroegere jaren dat hier vrijwel geen gebruik van wordt gemaakt. Door de landelijke opstart rond 10:00 uur spelen we middelen vrij om in te zetten in de vroege nieuwjaarsnacht, daar waar de reizigersvraag, op specifieke locaties, wel groot is. Landelijk opstarten in een uurdienst op nieuwjaarsochtend vanaf de reguliere zondagse opstarttijd, zoals voorgesteld door de consumentenorganisaties, zou de mogelijkheden tot uitbreiding van het nieuwsjaarnachtnet te zeer beperken. Op enkele trajecten zien we wel een reizigersvraag voor 10:00 uur. NS start daarom tijdens de aankomende nieuwjaarsnacht enkele trajecten wel voor 10:00 uur op. Landelijk blijft de opstart rond 10:00 uur. Op oudejaarsavond blijft de eindtijd van de dienstregeling rond 20:00 uur, met uitzondering van de Airportsprinter die tot 22:00 blijft rijden. NS voegt ten opzichte van afgelopen jaarwisseling een drietal extra ritten toe in serie 1400, te weten twee ritten in de vroege nacht om de afvoerpiek vanuit Amsterdam nog beter te faciliteren en één rit rond 07:00 uur om de frequentie een uur eerder dan afgelopen jaarwisseling te verhogen naar een halfuursdienst. Daarnaast breidt NS het aantal nachttreinen van/naar Haarlem uit en wordt Zaandam toegevoegd aan het nieuwjaarsnachtnet. Vanaf 06:30 worden vanaf Utrecht intercitydiensten gestart richting Eindhoven, Arnhem en Zwolle (en vice versa). De frequentie wordt hier gedurende de ochtend opgebouwd.

Advies consumentenorganisaties:

Eerder hebben wij u geadviseerd de HSL-toeslag af te schaffen, omdat de reistijdwinst van de HSL grotendeels is toe te schrijven aan de kortere afstand

en niet aan de hogere snelheid. Dit advies geldt onverminderd. De integratie van de HSL in het reguliere intercitynetwerk en de daarmee gepaard gaande bredere toepassing van de gebruiksonvriendelijke en foutgevoelige werking van de toeslagzuilen maken dat wij u opnieuw adviseren de HSL-toeslag af te schaffen.

Antwoord NS:

De reden dat de HSL-toeslag wordt gehanteerd op de verbinding tussen Schiphol en Rotterdam is dat de reiziger extra betaalt voor een snellere verbinding. Ook met de huidige, tijdelijke snelheidsbeperking blijft de reistijd over de HSL aanzienlijk korter (ongeveer 25 minuten) dan via het conventionele spoor. Tussen Amsterdam centraal en Rotterdam Centraal is de reistijd zonder snelheidsbeperkingen 41 minuten. Met de huidige snelheidsbeperking is dat in vrijwel alle gevallen nog onder de 45 minuten terwijl dat via de Oude Lijn 1 uur en 10 minuten is. De HSL-toeslag is ook bedoeld om reizigers te spreiden over het conventionele spoor en over de HSL-Zuid. Deze spreiding is noodzakelijk omdat het aantal reizigers over de HSL-Zuid bij het afschaffen van de HSL-toeslag toeneemt. Dat leidt tot extra kosten voor bijvoorbeeld extra inzet van personeel en materieel. Deze capaciteitskosten zijn niet meegerekend in de verwachte financiële gevolgen. Daarnaast zal de zitplaatskans dalen en de kwaliteit van de dienstverlenging afnemen als geen extra treinen in worden gezet om de reizigersgroei op te vangen.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren voor dienstregeling 2026 te onderzoeken of een betere aansluiting kan worden aangeboden voor reizigers tussen Leiden Centraal en Lelystad Centrum. Wij adviseren voor dienstregeling 2025 op Amsterdam Zuid een aansluiting te bieden tussen Lelystad Centrum (treinseries 700 en 800) en Leiden/Den Haag (treinserie 3100) op de momenten dat hier slechts een halfuur dienst geboden wordt.

Antwoord NS:

Tijdens de halfuur dienst in de late uren/vroege ochtend op zondag is er in de richting Den Haag Centraal wel een overstap op station Amsterdam Zuid tussen treinseries 700/800 en 3100. In omgekeerde richting is dit niet het geval. De

overstapstroom die u noemt heeft onze aandacht. Wij hebben onderzocht of dit mogelijk is. We zien voor nu helaas geen mogelijkheid om deze overstap te realiseren. We blijven dit de komende jaren onderzoeken.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren daarnaast de ritten van treinserie 3100, als deze alleen rijden tussen Den Haag Centraal en Amsterdam Zuid, door te rijden op aansluitende ritten van treinseries 700 of 800 richting Lelystad Centrum en verder en evenzo in de andere richting. Specifiek gaat het om de volgende treinen: 3195 - 789 (alle dagen), 714 - 3114 (zaterdag), 816 - 3116 (zaterdag en zondag), 718 - 3118 (zondag) en 820 - 3120 (zondag)

Antwoord NS:

Wij hebben onderzocht of dit advies kunnen opvolgen maar wij komen tot de conclusie dat dit niet wenselijk is. Het leidt namelijk tot een vermenging van de materieelparken van deze series. Dit is erg complicerend voor de manier waarop wij ons materieel inzetten, we schatten zelfs in dat het niet maakbaar is. Daarom neemt NS dit advies niet over.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren leeg materieelritten Lelystad Centrum – Amsterdam Zuid van intercity Brussel (waaronder trein 9572) open te stellen voor reizigers.

Antwoord NS:

Wij begrijpen uw wens. NS vindt dit geen toekomstvaste oplossing en daarnaast leidt dit tot een inefficiëntere treindienst (bijvoorbeeld ten aanzien van de inzet van personeel en logistieke ruimte). Daarom neemt NS dit advies niet over.

Advies consumentenorganisaties:

Wij constateren op basis van tabel 2400 dat in de avonduren vanaf 20:00 uur, op zaterdagochtend en op zondag de gehele dag er korte keringen van negen minuten gepland zijn voor de ritten van/naar Rotterdam/Brussel Zuid op Amsterdam Zuid. Zeker in het geval dat ritten keren vanaf de intercity uit Brussel achten wij het risico op vertragingen zeer groot. In tabel 9500 staat dat

de intercity Brussel op deze momenten wel van/naar Lelystad Centrum rijdt. Advies: Wij adviseren de ritten tussen Brussel Zuid en Amsterdam Zuid altijd van en naar Lelystad Centrum te rijden conform de internationale specificatie.

Antwoord NS:

NS wil logistieke vrijheid houden hoe om te gaan met de Intercity Brussel wanneer deze start of eindigt in Amsterdam Zuid. NS neemt uw advies daarom niet over.

Advies consumentenorganisaties:

Hoewel wij geen verdere informatie hebben over frequentie, tijdstippen en halteringen adviseren wij positief op de nachttrein Amsterdam – Almere – Lelystad Centrum. Wij adviseren deze trein te rijden richting Amsterdam Zuid en Schiphol Airport en de tijden zo vast te stellen dat in beide richtingen de treinen op het traject zo goed mogelijk gespreid zijn over de nacht. Wij adviseren te verkennen of de nieuwe nachttrein kan rijden naar/van Zwolle.

Antwoord NS:

Wij zijn blij met dit positieve advies. Wij hebben de keus gemaakt om de trein op deze wijze in te leggen omdat de wens voor een nachttrein is ontstaan uit een motie uit de gemeenteraad van Almere waar later Lelystad zich bij heeft aangesloten. In de gesprekken die wij daarover gevoerd hebben zijn de afspraken gemaakt wanneer de nachttrein rijdt. De trein vertrekt naar alle waarschijnlijkheid uit Lelystad om 01:47 uur, uit Almere Centrum om 02:02 uur en komt aan op Amsterdam Centraal om 02:22 uur. Dit geeft de mogelijkheid daar over te stappen naar Hilversum/Utrecht, Schiphol en Haarlem. De trein vertrekt weer uit Amsterdam Centraal om 02.43. in Almere Centrum om 03:03 uur en komt om 03:17 uur aan in Lelystad. Bij vertrek uit Amsterdam Centraal kunnen de aansluitingen weer overgenomen worden uit de richtingen Hilversum/Utrecht, Schiphol en Haarlem.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren de nachttreinen via Hilversum en naar/van Almere ook te laten stoppen op de andere stations op de beide trajecten maar in ieder geval op Weesp en daar deze treinen op elkaar te laten aansluiten.

Antwoord NS:

Wij herkennen deze suggestie nog niet vanuit betrokken gemeenten. Eventuele aanvullende wensen kunnen door betrokken decentrale overheden als wens bij ons ingediend worden voor latere jaren, zodat wij deze kunnen onderzoeken.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren de nachttreinen via Hilversum aan te laten sluiten op de nachtelijke knopen van Amsterdam Centraal om zo kort mogelijke overstaptijden te kunnen realiseren.

Antwoord NS:

De huidige treinen zijn al zo goed mogelijk geoptimaliseerd. Beter "in de knoop' kunnen deze treinen niet liggen in Amsterdam Centraal. Nog beter is daarom niet mogelijk.

Advies consumentenorganisaties:

Hoewel wij geen verdere informatie hebben over frequentie, tijdstippen en halteringen adviseren wij positief op de nachttrein Amsterdam – Alkmaar. Wij adviseren deze nachttrein ook te laten stoppen op alle tussengelegen stations, maar in ieder geval op Heiloo, Castricum, Uitgeest en Zaandam. Wij adviseren met deze trein ook Alkmaar Noord en Heerhugowaard te bedienen.

Antwoord NS:

Wij zijn blij met dit positieve advies. Wij hebben de keus gemaakt om de trein op deze wijze in te leggen omdat het voorkomt uit een motie uit de gemeenteraad van Alkmaar. Wij hebben de suggestie gedaan aan de gemeente Alkmaar om voor Dienstregeling 2026 te onderzoeken wat de wensen zijn bij andere gemeenten.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren waar mogelijk nachttreinen op station Amsterdam Centraal op elkaar door te koppelen.

Antwoord NS:

Bij het ontwerpen kijken wij nadrukkelijk naar welke overstaprelaties er mogelijk zijn. Dat is bij deze nachttreinen ook gedaan en daarom zijn we tot deze ontwerpen gekomen.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren de aansluitingen in Leeuwarden en Groningen te behouden. U kunt mogelijk kijken of het stationnement van de intercity van/naar Groningen kan worden verkort, zodat de intercity naar Leeuwarden eerder weg kan of later kan aankomen in Zwolle. Ook kunnen beide intercity's mogelijk korter na elkaar vertrekken (opvolgtijd 2 minuten zoals vroeger). Omdat de marges klein zijn adviseren wij op Leeuwarden en Groningen gebruik te maken van een wachttijdregeling bij kleine vertragingen.

Antwoord NS:

NS gaat ervan uit dat in Dienstregeling 2025 de aankomst- en vertrektijden van de Intercity's in zowel Leeuwarden als Groningen conform huidig blijven zodat de gewenste aansluitingen behouden blijven. Een tijdelijke uitzondering hierop zou de aansluiting tussen IC en Sneltrein kunnen zijn in Leeuwarden ten tijde van de (langdurige) werkzaamheden aan de perronkappen aldaar. Feit is wel dat door beperkingen in de infrastructuur de aansluitingen in zowel Leeuwarden als Groningen verder onder druk komen te staan. In de lopende (pre-)verkenning «Maatregelen rondom Meppel» wordt ook naar dit vraagstuk gekeken (1 minuut versnellen boven Zwolle). Wij hopen daarbij ook op uw steun dat dit wordt opgelost. Wat betreft opvolgtijden van twee minuten is dat niet mogelijk vanwege de normen. Wel kijkt NS nog of het in Dienstregeling 2025 mogelijk is in noordelijke richting de IC naar Leeuwarden 0.5 minuut eerder uit Zwolle te laten vertrekken ten gunste van de knoop Leeuwarden. Dat is afhankelijk van de capaciteitsverdeling.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren om 23:47 uur intercity 690 te rijden tussen Leeuwarden en Zwolle of om sprinter 9090 rond deze tijd te rijden (buiten patroon, circa tien minuten later dan in 2024) om een latere aansluiting vanuit Buitenpost te bieden. Indien u kiest voor het buiten patroon rijden van sprinter 9090 adviseren wij u wel in het weekend op Zwolle de aansluiting op intercity 790 richting Schiphol Airport te behouden door deze intercity zo nodig twee minuten later te rijden vanaf Zwolle.

Antwoord NS:

NS onderzoekt deze suggestie op maakbaarheid en wenselijkheid.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren de onderstaande ritten te rijden en doen hiervoor voor het jaar 2025 een beroep op grond van artikel 8 lid 4 onderdeel d van de concessie (het rijden van extra treinen op het verzoek van stakeholders): rit 1525 (werkdagen Amsterdam Centraal – Amersfoort Centraal), rit 1533 (werkdagen zomer Amsterdam Centraal – Amersfoort Centraal), rit 1528 (maandag t/m zaterdag Amersfoort Centraal – Amsterdam Centraal), en 1560 (werkdagen Amersfoort Centraal – Amsterdam Centraal). Wij gaan ervan uit dat het aantal reizigers op deze corridor de komende jaren zal groeien. Wij vragen u ons tijdig te informeren als u vervoersknelpunten verwacht.

Antwoord NS:

Om ruimte te maken op het spoor voor open toegang, hanteert de nieuwe HRN-concessie een maximum aantal treinen per uur. NS rijdt dat maximumaantal treinen al op dat traject.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren de nieuwe lijnvoering van de intercity’s naar Enschede te evalueren en daarbij te kijken naar reizigersaantallen en de betrouwbaarheid van de aansluiting in Amersfoort.

Antwoord NS:

Dank voor uw suggestie. Wij zullen zeker de lijnvoering van de IC's naar Enschede evalueren en daarbij kijken naar reizigersaantallen en de betrouwbaarheid van de aansluiting in Amersfoort.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren de intercity Utrecht Centraal – Rotterdam Centraal (treinserie 2800) tussen Utrecht Centraal en Gouda in het pad van de intercity Enschede – Den Haag Centraal te rijden (treinserie 1700), op de momenten dat deze op Utrecht Centraal op elkaar doorrijden, zodat er een aansluiting blijft op treinserie 6000 in Gouda.

Antwoord NS:

NS heeft hiernaar gekeken. Dit betekent voor reizigers tussen Utrecht Centraal en Rotterdam Alexander en Rotterdam Centraal een reistijdverlenging van vijf minuten. Integraal vijf minuten eerder aankomen is namelijk niet mogelijk vanwege de Sprinter 4000 die daarvoor rijdt. NS neemt daarom dit advies niet over, maar onderzoekt wel naar andere mogelijkheden en wenselijkheden om de aansluitingen te verbeteren in de avonduren.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren positief op de uitbreiding van ritten in de dagranden op de HSL tussen Schiphol Airport en Rotterdam Centraal en positief op de terugkeer van de kwartierdienst tussen Lelystad Centrum en Schiphol Airport op vrijdag, zaterdag en in daluren.

Antwoord NS:

Wij danken u voor het positieve advies. Wij zijn blij dat wij deze uitbreiding van de dienstregeling kunnen aanbieden.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren in weekendochtenden en in avonduren enkele ritten van intercity 1800 tussen Amsterdam Zuid en Rotterdam Centraal te vervangen door ritten

van intercity 2400, zodat op zowel Amsterdam Zuid als Rotterdam Centraal betere aansluitingen geboden kunnen worden. Op deze momenten rijdt intercity 1800 in dit voorstel alleen tussen Schiphol Airport en Amersfoort Schothorst.

Antwoord NS:

Bij het ontwerpen kijken wij naar de marktvraag. Wij zien dat de aansluitingen van de 1800 beter zijn. Een voorbeeld is de aansluiting in Rotterdam Centraal tussen de Intercity 1800 en Sprinter 5100. NS neemt dit advies daarom niet over.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren in late avonduren een overstap op hetzelfde perron mogelijk te maken tussen treinseries 1800 en 2200/2300 op Rotterdam Centraal indien u geen aansluiting biedt met treinserie 2400

Antwoord NS:

NS onderzoekt of dit mogelijk en maakbaar is in de richting vanuit Dordrecht naar Schiphol. In de andere richting is dit sowieso niet maakbaar.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren positief op de frequentieverhoging tussen Alkmaar en Amsterdam. Wij adviseren de ritten 2716 en 2771 toe te voegen in plaats van als leeg materieel te rijden

Antwoord NS:

De keuze om leegmaterieel niet als reizigersritten te rijden heeft enerzijds te maken met de marktvraag en anderzijds met interne optimalisatie, waarbij logistieke vrijheid een rol speelt. NS neemt dit advies daarom niet over.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren de laatste treinen van Hoorn naar Enkhuizen (rit 2982 op alle dagen en rit 2984, 2986 en 2990 op vrijdag- en zaterdagavond) en de eerste treinen van Enkhuizen naar Hoorn (rit 2919 op maandag t/m vrijdag, 2921 op

maandag t/m zaterdag, 2923 en 2927 op zaterdag en 2925 op zaterdag en zondag) te versnellen door het inkorten van de stops op Hoorn en Bovenkarspel-Grootebroek.

Antwoord NS:

NS heeft hier naar gekeken. Enerzijds kan er een (kleine) reistijdversnelling ontstaan. Anderzijds wordt de dienstregeling hiermee onvoorspelbaarder voor reizigers. Ook kan dit complicerend werken voor regionaal openbaar vervoer. Gezien de zeer kleine reistijdwinst kiest NS ervoor om de dienstregeling gelijk te houden zodat het patroon voorstelbaar en stabiel is.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren op zaterdag intercity 2921 doorgaand over het gehele traject aan te bieden tussen Enkhuizen en Maastricht

Antwoord NS:

Intercity 12921 rijdt op zaterdagochtend van Enkhuizen naar Amsterdam Centraal en gaat daar over in een Intercity 3000 richting Nijmegen. Intercity 2921 start op in Eindhoven en rijdt dan naar Maastricht. Er is dus geen LM-beweging tussen de 12921 en de 2921, dus zou deze rit doorleggen extra personeel en materieel vragen terwijl we niet voldoende marktvraag zien voor dit volume op de vroege ochtend.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren de laatste treinen van Alkmaar naar Den Helder (ritten 3080 en 3082 op alle dagen en rit 3086 op vrijdag- en zaterdagavond) en de eerste treinen van Den Helder naar Alkmaar (ritten 3019, 3021 en 3023 op maandag t/m vrijdag, ritten 3025 en 3029 op zaterdag en ritten 3023, 3027 en 3029 op zondag) te versnellen door een het inkorten van de stop op Anna Paulowna.

Antwoord NS:

NS heeft hier naar gekeken. Enerzijds kan er een (kleine) reistijdversnelling ontstaan. Anderzijds wordt de dienstregeling hiermee onvoorspelbaarder voor reizigers. Ook kan dit complicerend werken voor regionaal openbaar vervoer.

Gezien de zeer kleine reistijdwinst kiest NS ervoor om de dienstregeling gelijk te houden zodat het patroon voorstelbaar en stabiel is.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren op zondagochtend om 7:30, 8:00 en 9:30 uur ook te rijden tussen Den Haag Centraal en Amsterdam Zuid (ritten 3127, 3129 en 3131) zodat het aanbod vergelijkbaar blijft met de huidige dienstregeling.

Antwoord NS:

NS neemt uw advies over en rijdt ritten 3121 t/m 3131 extra tussen Amsterdam Zuid en Den Haag Centraal. Dit zijn enkele ritten extra dan uw advies maar dit lijkt logisch naar aanleiding van de analyse als gevolg van het advies.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren u de overgang van het ene naar het andere bedieningspatroon op Veenendaal-De Klomp af te stemmen met de busvervoerders en zo nodig op maandag t/m donderdag 1 of 2 ritten van treinserie 3200 toe te voegen van Arnhem Centraal richting Utrecht Centraal en op vrijdag t/m zondag de treinen 3166 en 3168 ook te laten stoppen op Veenendaal-De Klomp

Antwoord NS:

Zoals vermeld in de adviesaanvraag is hierover al afstemming geweest met busvervoerders in aanloop naar de adviesaanvraag. Er zijn erna nog enkele correcties doorgevoerd, het omklapmoment (3000/3200 > 3100) aan het eind van de dag is de hele week hetzelfde. Intercity's 3064 en 3069 zijn de eerste 3000-treinen die halteren op station Veenendaal - De Klomp.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren positief op de versnelling van de intercity’s Nijmegen – Zutphen in de dagranden

Antwoord NS:

Dank voor uw positieve advies. NS is blij deze versnelling door te kunnen voeren.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren de extra stop in Purmerend in de spits heel 2025 te continueren en op zijn vroegst dit medio 2025 te evalueren

Antwoord NS:

Dit advies loopt vooruit op de eindevaluatie van de pilot. Wij stellen voor om eerst dit traject te doorlopen conform de afspraken die wij daarover hebben gemaakt met de decentrale overheden.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren u samen met Arriva tot het beste product voor de reizigers in Limburg te komen. Wij adviseren in ieder geval op de momenten dat de Intercity uit Heerlen niet rijdt of niet verder rijdt dan Sittard één keer per uur ruimte te bieden voor de Intercity Aachen Hbf – Eindhoven Centraal van Arriva. Wij adviseren u met Arriva te onderzoeken of de verbinding Eindhoven Centraal – Aachen Hbf vrijdag t/m zondag elk uur rechtstreeks geboden kan worden.

Antwoord NS:

Onder leiding van de Provincie Limburg onderzoeken het Ministerie van IenW, NS en Arriva de mogelijkheden voor een variant tijdens de dagranden. De beide concessieverlenende overheden nemen uiteindelijk het besluit voor een dergelijke variant. Behalve de inpassing in de dienstregeling en de voor- en nadelen voor de verschillende groepen reizigers die u noemt, nemen zij ook de financiering en juridische kaders mee in de besluitvorming.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren u toe te zien op een vlotte uitvoering van het splitsen en combineren op Eindhoven Centraal ten behoeve van de betrouwbaarheid van de aansluitingen in met name ’s-Hertogenbosch en Roermond

Antwoord NS:

Wij volgen de uitvoering van dit splits/combineerproces op de voet, en proberen waar mogelijk te verbeteren. Feit blijft dat een dergelijk proces kwetsbaarder blijft dan een gewone doorgaande trein

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren de volgende ritcombinaties direct door te rijden en geen 10 minuten te laten wachten op station Breukelen: rit 7308-4010, rit 4093-7393 en rit 4095-7395.

Antwoord NS:

NS heeft hiernaar gekeken en kiest ervoor om dit advies niet over te nemen. De series 7300 en 7400 zijn voor dienstregeling 2025 volledig in patroon gelegd en op ritniveau geoptimaliseerd. We willen juist een voorspelbaar vertrekpatroon, voor de reiziger en voor regionaal openbaar vervoer dat aansluit op de patroontijden.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren de sprinter tussen Hoorn Kersenboogerd en Hoofddorp (serie 4100) versneld door Zaandam en Amsterdam Sloterdijk te rijden op de momenten dat de Airportsprinter minder dan acht keer per uur rijdt (specifiek als serie 8400 niet rijdt). Dit verkort de reistijd voor reizigers met ongeveer vijf minuten.

Antwoord NS:

NS vindt dit een interessant voorstel en onderzoekt de mogelijkheden hiervoor.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren in de vroege ochtend, waar mogelijk, individuele ritten te versnellen als er geen intercity richting Enkhuizen rijdt. Wij zien mogelijkheden voor de volgende ritten: op werkdagen rit 4110, in het weekend rit 4114 en op zondag rit 4118.

Antwoord NS:

Wij zouden dit advies graag overnemen, maar kunnen dit niet realiseren in verband met de afspraken over de bedieningstijden van de Zaanbrug.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren in dienstregeling 2026 ook in de vroege ochtend in het weekend een halfuursdienst aan te bieden door het toevoegen van de volgende ritten: ritten 4119 en 4123 op weekenddagen en ritten 4127, 4131 en 4116 op zondag.

Antwoord NS:

NS zal voor Dienstregeling 2026 een nieuwe afweging maken, dank voor uw advies.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren op vrijdag- en zaterdagavond versneld door te rijden naar Den Haag Centraal op de momenten dat de intercity Venlo – Schiphol Airport – Dordrecht (treinserie 3500) 's avonds laat niet meer rijdt. Dit kan door deze sprinter en de intercity Amsterdam Centraal – Den Haag Centraal op aparte sporen richting Den Haag Centraal te laten rijden. Dit geldt natuurlijk ook in omgekeerde richting.

Antwoord NS:

Alhoewel een kleine versnelling van Sprinter 4300 (en Intercity 2100) mogelijk is in de late avond op vrijdag en zaterdag, kiest NS ervoor om dit niet door te voeren. Met de huidige structuur is de meest optimale verdeling over het uur gerealiseerd van intercity's tussen Leiden en Den Haag. Het aanpassen van Sprinter 4300 kan (in verband met afhankelijkheden in Den Haag) alleen als ook Intercity 2100 wordt aangepast. De intercity's komen dan in een 11/19-ligging in plaats van 14/16. Juist een (vrijwel) strakke kwartiersligging draagt volgens NS op dit traject bij aan de aantrekkelijkheid van de treindienst op de uitgaansavonden.

Daarnaast garandeert de huidige ligging van de sprinters een robuuste aansluiting in Leiden die juist laat op de avond gewenst is. Tenslotte is Sprinter

4300 op dit moment al één van de meest complexe series qua dienstregelingspatronen en uitzonderingen. Het toevoegen van extra uitzonderingen draagt niet bij aan een voorspelbare treindienst die bijvoorbeeld ook bij werkzaamheden en andere bijzonderheden goed uitvoerbaar en maakbaar blijft.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren op werkdagen rit 5710 na Leiden Centraal door te rijden als rit 4310 naar Den Haag Centraal, om zo reizigers een kwetsbare overstap te besparen.

Antwoord NS:

In het oorspronkelijke plan reed Sprinter 5710 door naar Den Haag Centraal. Dat paste echter niet qua spoorgebruik in Leiden. Bovendien ontstond het probleem dat de omlopen van de Sprinters 4900/5700 vermengden met de Sprinters 4300/6300. Daarom hebben we Sprinter 5710 in Leiden afgekapt en de 4310 ingelegd.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren positief op het herstel van de kwartierdiensten rond Weesp tot 20 uur ’s avonds. Wij adviseren u voor het productiemodel 2026-2027 te onderzoeken wanneer het mogelijk is de kwartierdiensten ook aan te bieden in avonduren en in de vroege weekenduren. Wij zien graag als eerste stap in 2026 een verruiming van de kwartierdienst tot 21 uur ’s avonds (toevoegen ritten 4670, 4672, 4677 en 4679).

Antwoord NS:

NS zal voor Dienstregeling 2026 een nieuwe afweging maken, dank voor uw advies.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren op vrijdag- en zaterdagavond ritten 4882 en 14882 samen te voegen als één doorgaande rit van Hoorn naar Amsterdam Centraal

Antwoord NS:

Wij nemen dit advies niet over. Wij hebben ook hier gekeken naar de marktvraag en hebben bewust de keuze gemaakt om deze treinen niet doorgaand op het hele traject te rijden.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren de frequentie van de sprinter Den Haag Centraal – Dordrecht in het weekend te verhogen naar een kwartierdienst tussen 8 en 20 uur. Wij adviseren u dit uiterlijk in 2026 te realiseren op zaterdagen en vanaf uiterlijk 2027 ook op zondagen.

Antwoord NS:

NS zal voor Dienstregeling 2026 en 2027 een nieuwe afweging maken, dank voor uw advies.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren positief op het rijden van de sprinter Harderwijk – Amersfoort Centraal en negatief op de voorwaarde dat er eerst zicht moet zijn op een compensatiepakket voor de overwegveiligheid. Wij adviseren u deze sprinterdienst daarom ongeacht de besluitvorming over het compensatiepakket op te nemen in de capaciteitsaanvraag en deze te rijden. Hiermee verhoogt u ook de urgentie om de overwegveiligheid te verbeteren

Antwoord NS:

Dank voor uw reactie. Zoals u heeft kunnen lezen wil NS de pendel Harderwijk - Amersfoort Centraal in Dienstregeling 2025 weer graag gaan rijden. Tegelijkertijd is NS wel afhankelijk van de beschikbare infrastructuur. Over deze beschikbaarheid gaat NS echter niet. Voor de herintroductie van de pendel blijkt dat er nog (zicht op financiering) van overwegmaatregelen nodig zijn. Dit issue is onderwerp van gesprek tussen regio, IenW, ProRail en NS. Op dit moment is nog niet duidelijk wat de uitkomst van dit gesprek zal zijn.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren positief over het herstel van de halfuurdienst Baarn – Utrecht Centraal. Wij adviseren u in dienstregeling 2026 de ritten 5578, 5582, 5586, 5583 en 5587 ook te herstellen.

Antwoord NS:

NS zal voor Dienstregeling 2026 een nieuwe afweging maken, dank voor uw advies.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren u in Baarn in de avondspits een wachttijdregeling in te stellen, zodat de overstap vanuit de richting Hilversum/Amsterdam betrouwbaarder wordt.

Antwoord NS:

We begrijpen de wens van een wachttijdregeling. Voor reizigers die in Baarn overstappen is zo'n regeling prettig. Daarentegen ondervinden andere reizigers hinder van de vertraging die ontstaat als Sprinter 5500 in Baarn wacht op een vertraagde Sprinter 5800. De Sprinter 5500 moet tussen Soest Zuid en Den Dolder invoegen in de treindienst Amersfoort - Utrecht. Vertraging bij Sprinter 5500 werkt door op de achterkomende Intercity 1700, welke wordt gevolgd door een goederentrein, waar Sprinter 5600 kort achteraan rijdt. De Intercity's 500/600 sluiten vervolgens de rij. Het aantal overstappers in Baarn is beperkt. Het aantal reizigers dat geraakt wordt door de vertraging die ontstaat bij een wachttijdregeling staat naar verwachting niet in verhouding tot het aantal reizigers dat voordeel ondervindt. NS doet daarom geen verzoek bij ProRail tot een wachttijdregeling in Baarn.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren u voor het productiemodel 2026-2027 te onderzoeken wanneer het mogelijk is de kwartierdiensten ook aan te bieden in avonduren en in de vroege weekenduren. Wij zien graag als eerste stap in 2026 een verruiming van de kwartierdienst tot 21 uur ’s avonds (toevoegen ritten 5770, 5772, 5777 en 5779).

Antwoord NS:

NS zal voor Dienstregeling 2026 en 2027 een nieuwe afweging maken, dank voor uw advies.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren de sprinter Roosendaal – Dordrecht door te koppelen op treinserie 5100 in de avonduren en het weekend.

Antwoord NS:

NS heeft hier nogmaals naar gekeken. Er is nog steeds sprake van overdimensionering. De dienstregeling wordt inefficiënter omdat er significant extra materieel nodig is bij een doorkoppeling. Daarom neemt NS dit advies niet over.

Advies consumentenorganisaties:

Op werkdagen overdag rijden de sprinter Vlissingen – Roosendaal (serie 6500) en de sprinter Roosendaal – Dordrecht (serie 5900) beiden veelal met losse treinstellen. Om het aantal overstappen voor zoveel mogelijk reizigers te minimaliseren kunnen deze twee treinseries eens per uur gekoppeld worden op station Roosendaal. Wij adviseren op werkdagen overdag eens per uur een doorgaande sprinter Vlissingen-Roosendaal-Dordrecht aan te bieden (series 6500 en 5900).

Antwoord NS:

NS is in het kader van de bereikbaarheidsmaatregelen uit het compensatiepakket marinierskazerne Vlissingen (Wind in de Zeilen) samen aan het onderzoeken met Rijk en Regio welke stappen op de Zeeuwse Lijn en rond Station Roosendaal komende jaren genomen kunnen worden. NS wacht de uitkomsten hiervan af.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren toe te werken naar meer directe verbindingen op relevante verbindingen over station Roosendaal heen

Antwoord NS:

Voor de periode ná 2025 studeren wij met provincie Zeeland, Noord-Brabant én het ministerie van I&W naar betere reismogelijkheden van en naar Zeeland, onder de noemer Wind in de Zeilen. Het onderzoeken van meer directe verbindingen over Roosendaal heen is een van de onderzoeken.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren in de weekendochtenden en in de late avonduren de halfuursdienst met een uur te verlengen (extra alle avonden ritten 6372 en 6389, extra ritten 6312 en 6329 op zaterdag en extra ritten 6316 en 6333 op zondag). Wij adviseren de rest van de uurdienst van de sprinters te vervangen door de intercity tussen Amsterdam en Vlissingen (treinserie 2200) extra te laten stoppen op Hillegom en Voorhout. Specifiek betekent dit de volgende ritten schrappen: 's avonds de ritten 6378, 6395 en 6399, op vrijdag en zaterdag rit 6380 en op zaterdag rit 6306. De volgende intercity's dienen dan stoppend te rijden: 2289 t/m 2295, 2280 t/m 2286, 2288 (vrijdag/zaterdag) en op zaterdag 2219 en 2221. Ook dient op zaterdag sprinter 4319 te rijden tussen Den Haag Centraal en Hoofddorp.

Antwoord NS:

Er is geen marktvraag om extra ritten te rijden. Het extra halteren in Voorhout en Hillegom kost doorgaande reizigers vijf tot zes minuten (hoge baansnelheid, trage trein). De grote groep doorgaande reizigers hebben dan aanzienlijke hinder voor relatief weinig reizigers die ervan profiteren. NS neemt dit advies daarom niet over.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren de spooropstelling van de treinseries 6300 en 4800 in Haarlem te wijzigen en minutenwijzigingen door te voeren om een aansluiting te creëren voor reizigers in de sprinter Alkmaar – Haarlem op de sprinter Haarlem – Leiden in beide richtingen.

Antwoord NS:

NS heeft hier naar gekeken. Dit levert een slechter uitvoerbare dienstregeling op, er wordt een kwetsbare overstap gecreëerd en het is ook nog sterk afhankelijk van de materieelinzet gezien de lengte van spoor 5. NS neemt advies daarom niet over.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren positief op uw voorgestelde uitbreidingen naar een halfuurdienst. Wij adviseren u dit de komende jaren verder uit te breiden naar een volledige halfuurdienst.

Antwoord NS:

NS monitort de reizigersaantallen en maakt voor Dienstregeling 2026 en verder een nieuwe afweging.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren de sprinter tussen Weert en Tilburg weer op alle dagen doorgaand te rijden door deze samen met de kerende intercity's vanuit Heerlen alternerend te behandelen op de sporen 3 en 4 te Eindhoven Centraal. Hiermee wordt reizigers een extra overstap bespaard

Antwoord NS:

NS heeft in afstemming met goederenvervoerders en ProRail een oplossing uitgewerkt waarbij Sprinter 6400 ook op vrijdag t/m zondag doorgaand kan rijden tussen Weert en Tilburg Universiteit. Spoor 3 en 4 worden als gevolg van deze doorkoppeling afwisselend gebruikt voor zowel de richting Weert als Tilburg. NS verkiest het gemak van de doorgaande verbinding boven het ongemak van wisselend spoorgebruik. Het is niet mogelijk om zowel doorgaand te rijden als telkens hetzelfde spoor te gebruiken voor een specifieke richting.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren u op werkdagen ook in avonduren de sprinter Apeldoorn – Deventer twee keer per uur te rijden en daarom op dit traject de volgende ritten

toe te voegen: 7077, 7081, 7085, 7080, 7084 en op vrijdag ook rit 7088. Wij doen hiervoor een beroep op artikel 8 lid 4 onderdeel d van de concessie

Antwoord NS:

Wij snappen uw wens. Een soortgelijk verzoek is ook geuit door Oost-Nederland. Wij zullen dit vraagstuk bespreken met onze concessieverlener.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren positief op de extra late rit op vrijdag en zaterdag van Apeldoorn naar Enschede (rit 7089). Wij adviseren met deze rit ook de stations Almelo de Riet, Borne en Enschede Kennispark te bedienen als het onderhoudsrooster dit toelaat en doen hiervoor een beroep op artikel 8 lid 4 onderdeel d van de concessie.

Antwoord NS:

Wij snappen uw wens. Wij kunnen u echter melden dat uw wens (nog meer) conflicteert met het onderhoudsrooster en dat wij bij de totstandkoming van de gewenste verbetering van de Sprinter 7000 een proces met regio en regionale vervoerder doorlopen hebben. De bediening van De Riet, Borne en Kennispark laten wij op dit tijdstip over aan de collega's van Blauwnet.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren rit 7312 op werkdagen wel te blijven rijden naar Utrecht Centraal in ieder geval vanaf Driebergen-Zeist maar dan in patroon om 6:04 uur. Zo blijft er voor reizigers op dit deel van het traject een mogelijkheid te reizen met korting voor de start van de ochtendspits. Als alternatief kunt u eventueel ritten 7412 en 7414 rijden op dit traject.

Antwoord NS:

Deze rit is vervallen vanwege de beperkte vraag en het feit dat 15 minuten later een volgend rit rijdt ín het juiste patroon van de treinserie. in onze afweging nemen wij het door u aangedragen argument om voor de spits met korting te kunnen reizen niet mee. Voor reizigers uit Driebergen-Zeist bestaat overigens de optie om met de Intercity van 5:59 uur te reizen naar Utrecht (of verder).

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren rit 7321 op zaterdag en rit 7327 op zondag uiterlijk in Dienstregeling 2026 weer tussen Breukelen en Utrecht Centraal te rijden.

Antwoord NS:

NS zal voor Dienstregeling 2026 een nieuwe afweging maken, dank voor uw advies.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren u samen met u collega vervoerders een evaluatie uit te voeren naar de vervoersstromen rond Schiphol Airport en Amsterdam Zuid voor én na de wijziging van de dienstregeling. Wij worden graag geïnformeerd over de resultaten.

Antwoord NS:

Wij hebben de ervaring dat wijzigingen in de dienstregeling altijd ingroeitijd nodig hebben. Naar verwachting is het over enkele jaren wenselijk om dit te evalueren.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren positief over de komst van de Airportsprinter. Wij adviseren wel de Airportsprinter te keren op het opstelterrein of de keersporen van station Hoofddorp wanneer keren langs het perron, zoals u nu voorziet, in de praktijk leidt tot te veel dispunctualiteit

Antwoord NS:

We zien voor- en nadelen aan de drie verschillende opties (keren aan het perron, op de keersporen of op het opstelterrein). NS monitort de punctualiteit van de Airportsprinter en neemt maatregelen wanneer daar aanleiding voor is.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren de 7,5 minutendienst op zaterdag en zondag ten minste een uur eerder te starten (rond 8 uur) en op alle dagen ten minste een uur langer te

bieden (tot 22 uur). Dit betreft de ritten 8322, 8324, 8329, 8331,8372, 8374, 8379, 8381, 8422, 8424, 8429, 8431, 8472, 8474, 8481 en 8483. Wij adviseren op basis van de vervoervraag te monitoren of het wenselijk is deze hogere frequentie nog vroeger op te starten en/of nog langer aan te bieden.

Antwoord NS:

NS neemt uw advies deels over en voegt ritten 8324 en 8424 toe op zaterdag en zondag.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren positief op de terugkeer van de ritten in de daluren tussen Utrecht Centraal en Woerden. Wij adviseren negatief op de afwijking van één minuut op vrijdagen.

Antwoord NS:

De afwijking van één minuut op vrijdag is helaas een gegeven. Deze is het gevolg van de kwartiersfrequentie die NS op vrijdag rijdt tussen Utrecht en Eindhoen. Door de tijdligging van de Intercity's tussen Utrecht en Eindhoven hebben ook de sprinters tussen Utrecht-Tiel/'s-Hertogenbosch een andere tijdligging. Dit heeft ook zijn weerslag op de vertrektijden tussen Utrecht en Woerden.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren op werkdagen intercity 815 tussen Lelystad Centrum en Zwolle (Zwolle – Groningen rijdt al), op zaterdag intercity 717 tussen Lelystad Centrum en Groningen en op zondag intercity 721 te tussen Lelystad Centrum en Groningen te rijden. Daarnaast adviseren wij de eerste rit van de sprinter Lelystad Centrum – Zwolle op zaterdag en zondag te optimaliseren door deze een half uur vroeger te rijden, zodat er een doorgaande verbinding met Leeuwarden ontstaat. Op zaterdag betekent dit rit 9017 vervangen door rit 9015 en op zondag rit 9021 vervangen door rit 9019.
Wij adviseren u te verkennen of het mogelijk is genoemde intercity’s 815, 717 en 721 reeds op te starten in Schiphol Airport of Almere Centrum zodat Noord-Nederland vanuit de Randstad vroeger bereikbaar wordt. Als u onvoldoende

markt ziet voor het rijden van intercity’s 815, 717, 721 tussen Lelystad en Zwolle adviseren wij u de genoemde sprinters op zaterdag en zondag niet te vervangen. Wij adviseren u in dat geval op werkdagen sprinter 9015, op zaterdag sprinter 9017 en op zondag sprinter 9021 buiten patroon te rijden (circa vijf minuten vroeger) tussen Lelystad Centrum en Zwolle. Op werkdagen ontstaat dan in Zwolle een aansluiting op de sprinter naar Groningen. In het weekend kan deze sprinter dan doorrijden naar Groningen, zodat reizigers niet hoeven over te stappen. In het weekend biedt deze eerste trein dan geen doorgaande verbinding met Leeuwarden maar wij verwachten dat voor de vroegste verbinding in het weekend meer vervoervraag is richting Groningen dan richting Leeuwarden.

Antwoord NS:

Wat betreft uw voorstellen voor de Intercity's (815, 717 en 721) zien wij op dit moment - helaas - onvoldoende vervoerkundige grond extra ritten te rijden en daarmee in de (vroege) ochtend concrete verbetering t.o.v. huidig door te voeren.

Wat betreft de Sprinter (9000) heeft u in de Adviesaanvraag kunnen lezen dat de Sprinter in de basis doorgaand Leeuwarden – Zwolle – Lelystad Centrum rijdt, maar dat door de voorgestelde wijzigingen in de uitwerking is gebleken dat dit (nu) op zaterdag- en zondagochtend in de rijrichting Leeuwarden (nog) niet altijd mogelijk is. Wij hopen hier nog (steeds) optimalisaties door te kunnen voeren. Mogelijk dat bij deze zoektocht uw suggesties bijdragen.

Advies consumentenorganisaties:

Op de momenten dat op de Noordelijke Nevenlijnen rondom Leeuwarden slechts een uursdienst wordt geboden, komen deze aan en vertrekken deze rondom een knoop om vijftien minuten over ieder uur. In 2024 heeft u ervoor gekozen om 's avonds en in het weekend met de sprinters naar/van Zwolle rond het hele uur aan te komen en te vertrekken, en daarmee een aansluiting te bieden vanaf de sprinterstations richting Stavoren, Harlingen en de sneltrein naar Groningen, en omgekeerd alleen op de stoptrein vanuit de richting Groningen. In 2025 draait u dit om door met deze treinserie rond het halve uur aan te komen en te vertrekken. Om logistieke redenen is het niet mogelijk om in beide richtingen in

een uurdienst aan te sluiten op de genoemde knoop in Leeuwarden, in combinatie met een halfuurdienst tussen Zwolle en Lelystad. Desondanks vinden wij het zeer onwenselijk dat er slechts in één richting een aansluiting geboden kan worden. Dit pleit er extra voor om op termijn dit traject verder uit te bouwen naar een integrale halfuurdienst. Dit voorkomt overstappen van meer dan 45 minuten. Advies: Wij adviseren u om toe te werken naar een dienstregeling waarbij in beide richtingen een acceptabele aansluiting geboden kan worden op de regionale treindiensten rondom Leeuwarden.

Antwoord NS:

U constateert - terecht - zelf al dat dit om logistieke redenen voor nu de uitkomst is. Tevens bepleit u om op termijn dit traject verder uit te bouwen naar een integrale halfuurdienst. Gegeven de concessie-afspraken past het zondermeer toevoegen van extra volume (frequentie-verhoging) nu niet binnen de reikwijdte van de concessie. In de avonduren op werkdagen en op zondag mag NS tussen Zwolle en Leeuwarden maximaal 3 treinen per uur rijden. T.b.v. de knoop Leeuwarden en het bedienen van de grootste vervoersmarkt kiest NS op deze momenten heel bewust voor een bedieningsmodel met 2 snelle Intercity's en 1 Sprinter. Wij zien overigens wel kansen dat de regio - als opdrachtgever van de noordelijke treinconcessie - op de Noordelijke Nevenlijnen de frequenties rondom Leeuwarden op de momenten van een uursdienst naar een halfuursdienst brengt zodat enerzijds dit probleem wordt opgelost en anderzijds een beter regionaal treinproduct wordt geboden. Een andere denkbare oplossing kan zijn dat de regio bij NS extra volume contracteert. Wij horen graag of u deze kansen ook ziet.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren te onderzoeken of treinserie 9200 vanaf Brussels Airport-Zaventem kan doorrijden naar Leuven of via de Europese wijk van Brussel naar Namen in plaats van naar Brussel Zuid. Randvoorwaarde daarvoor is dat treinserie 9500 ook stopt in Brussel Noord en Brussel Centraal

Antwoord NS:

NS heeft hierover afspraken gemaakt met NMBS over de nieuwe Intercity Brussel waardoor de reistijd tussen Amsterdam en Brussel fors wordt versneld en het aantal ritten toeneemt. NS ziet nu geen aanleiding door te rijden naar Leuven of de Europese wijk. Aan de randvoorwaarde voor de serie 9500 met stops te Brussel Noord en Brussel Centraal kan overigens niet worden voldaan.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren in beide richtingen één uur na de laatst voorgestelde rit een rit toe te voegen, zodat vanuit Antwerpen en Breda na 22:00 uur nog een verbinding wordt geboden (ritten 9275 en 9276

Antwoord NS:

De laatste reismogelijkheid van Antwerpen naar Breda is Intercity 9583, vertrektijd 22:35 met overstap in Rotterdam op de 1189. Vanuit Breda biedt Intercity 9272 een reisoptie na 22:00

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren positief op de nieuwe vroege verbinding Rotterdam – Brussel-Zuid (rit 9212). Wij vinden het van belang dat deze vroege verbinding wordt geboden voor het realiseren van een vroege aankomst in zowel Breda als Brussel voor forenzen. Mocht inpassing rond Brussel-Zuid nog niet mogelijk zijn dan adviseren wij u de rit wel te rijden tot Brussels Airport-Zaventem en uiterlijk in dienstregeling 2026 een oplossing te vinden voor het rijpadconflict

Antwoord NS:

De eerste reismogelijkheid is reizen met Intercity 9512: vertrek Rotterdam om 6:41, met aankomst Brussel om 8:11 op werkdagen, 8:03 op zaterdag en zondag. Maandag t/m vrijdag is deze trein ook te bereiken vanuit Breda door te reizen met 1112 en in Rotterdam over te stappen.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren in Breda een aansluiting te realiseren op treinserie 3600 van/naar Nijmegen. Indien dit in de huidige structuur niet mogelijk is, adviseren wij u dit te onderzoeken voor de nabije toekomst. Zo zien wij hiervoor nieuwe mogelijkheden zodra de intercity Brussel-Breda met nieuwe locomotieven gaat rijden (type HLE 17) die voorzien zijn vanaf circa 2027, omdat deze locomotieven 200 km/uur kunnen rijden en daardoor iets korter onderweg zullen zijn tussen Antwerpen en Breda

Antwoord NS:

NS ziet voor Dienstregeling 2025 geen mogelijkheden om een korte aansluiting in Breda op de relatie Nijmegen - Brussel te bieden die robuust genoeg is voor reizigers.

Advies consumentenorganisaties:

Wij adviseren positief op de komst van de snelle intercity Brussel. Maar wij adviseren negatief op de concrete uitwerking: het vervallen van treinserie 3300 Antwerpen Centraal – Brussel Zuid, de ruime marge tussen Rotterdam en Antwerpen, de stop van ruim tien minuten op Antwerpen Centraal en het niet bedienen van Antwerpen Berchem, Mechelen, Brussel Noord en Brussel Centraal. Wij adviseren als alternatief in het belang van zowel de internationale als de binnenlandse reizigers de lijnvoering als volgt aan te passen: treinserie 3300 behouden en de snelle intercity te integreren met de huidige intercity's naar Charleroi (treinserie 2000) met behoud van de stops in Antwerpen Berchem, Mechelen, Brussel Noord en Brussel Centraal. Om deze oplossing mogelijk te maken is het acceptabel als de intercity naar Charleroi om logistieke redenen geknipt zou worden in Brussel. Ook zal Essen moeten worden bediend door een andere intercity aangezien de genoemde intercity 2000 Antwerpen Centraal – Charleroi nu naar/van Essen rijdt.

Antwoord NS:

De NMBS heeft de afweging gemaakt om de snelle intercity Brussel niet onderdeel te laten zijn van de binnenlandse lijnvoering. NS is erg blij met de versnelling van de Intercity tussen Amsterdam en Brussel. Ondanks de haltering

in Antwerpen - die logistiek noodzakelijk is om de snelle trein te kunnen realiseren - is de reistijdwinst nog steeds fors. Het is een bewuste keuze om niet in Antwerpen Berchem, Mechelen en Brussel Noord te stoppen, omdat het ook een wens is om de reistijd significant te versnellen. Zodra het logistiek mogelijk is, kan de haltering in Brussel Centraal weer worden toegevoegd.

Advies consumentenorganisaties:

Mocht u onvoldoende ICNG-materieel beschikbaar hebben om de geplande dienstregeling te kunnen rijden, dan is het in onze ogen mogelijk om tijdelijk met het huidige materieel de voorgestelde route te rijden door een kortere stop te Rotterdam Centraal. Dit zal grotendeels ten koste gaan van de geplande marge in de dienstregeling. Indien dit te risicovol blijkt, dan geven wij prioriteit aan behoud van een rechtstreekse en betrouwbare verbinding van Brussel met Amsterdam Zuid met een frequentie van tenminste zestien keer per richting per dag. Dit achten wij belangrijker dan de beoogde versnelling. U kunt dit realiseren door tijdelijk met het huidige materieel de langzame route via Breda te blijven rijden conform huidige dienstregeling (tussen Lelystad en Rotterdam in het pad van de nieuwe serie 2400). Zo mogelijk kunt u in aanvulling daarop een paar keer per dag een treindienst Rotterdam Centraal – Antwerpen (– Brussel) via de snelle route bieden.

Antwoord NS:

NS monitort de levering van ICNG-treinen die geschikt zijn voor België goed