Adviesaanvraag Dienstregeling 2025

Datum: 8 februari 2024

kenmerk NS: CC/PA/TD-962

Geachte vertegenwoordigers van de consumentenorganisaties,

Graag vraag ik uw advies over de voorgenomen Dienstregeling 2025, die start per 15 december 2024 (“Dienstregeling 2025”) en is beschreven in de bijlage.

Ik vraag u uiterlijk 21 maart 2024 te reageren met een advies. U wordt geïnformeerd hoe uw advies is verwerkt.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zie uw advies graag tegemoet. Uiteraard zijn wij bereid eventuele vragen te beantwoorden of een nadere toelichting te geven.

Met vriendelijke groet,

Tijmen Voet

Directeur Netwerkontwikkeling en Ontwerp.

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

Adviesaanvraag Dienstregeling 2025

1. Inleiding

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. Stap twee volgt in de toekomst, als de hogesnelheidslijn (HSL) verder ingebed wordt in het nationale spoornetwerk en de nieuwe, snelle ICNG naar meer delen van het land gaat rijden.

Met stap één, de dienstregeling van 2025, maakt NS het reizen voor veel treinreizigers aantrekkelijker. 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.

Met de toekomstige stap twee wil NS de Intercity's via de HSL door laten rijden tot Groningen en Leeuwarden. Daarmee verbinden we de hogesnelheidslijn beter met de rest van Nederland en verbeteren we de bereikbaarheid van Noord-Oost-Nederland. In Dienstregeling 2025 kan dat echter nog niet: er zijn tal van snelheidsbeperkingen op de hogesnelheidslijn opgelegd die zoals het nu naar uitziet ook in 2025 nog gelden. Daarnaast heeft leverancier Alstom meer tijd nodig om de nieuwe ICNG-treinen te leveren. NS rijdt de Intercity's over de HSL daarom in 2025 nog via Amsterdam Zuid door naar Almere of naar Amersfoort.

NS en de Belgische vervoerder NMBS verdubbelen het aantal treinen tussen Nederland en Brussel van 16 naar 32 per dag. In Dienstregeling 2025 komt er een nieuwe, snelle verbinding bij. Met die verbinding zijn reizigers zo'n 45 minuten korter onderweg dan nu.

1.1 Leeswijzer

In deze adviesaanvraag is de ter advies voorgelegde Dienstregeling 2025 beschreven, met de feitelijke voorgenomen situatie en voorgenomen verschillen

ten opzichte van Dienstregeling 2024. Vanwege de leesbaarheid van het document is niet telkens vermeld dat dit voornemens zijn.

In het vervolg van deze inleiding zijn de voorgenomen wijzigingen op hoofdlijnen beschreven. In hoofdstuk 2 gaat NS nader in op de voorgenomen structuur. In de hoofdstukken daarna volgt de uitwerking per landsdeel en/of corridor. Ten slotte beschrijft NS in hoofdstuk 14 de stappen tot de daadwerkelijke dienstregeling. In bijlage 1 (bij deze bijlage) is een overzicht opgenomen van de voorgenomen gewijzigde serienummers en trajecten.

NS heeft geprobeerd zoveel mogelijk herhalingen te voorkomen, maar gezien de regio-indeling is er voor gekozen sommige wijzigingen dubbel te benoemen.

Deze voorliggende adviesaanvraag over Dienstregeling 2025 sluit aan op de rechten en plichten zoals opgenomen in de HRN-concessie 2025-2033.

1.2 Nieuwe structuur

- In de nieuwe dienstregelingsstructuur worden steden en regio's snel met elkaar verbonden. In de uiteindelijke structuur zullen de Intercity's over de Hogesnelheidslijn (HSL) verder rijden richting Almere, Lelystad, Zwolle, Groningen en Leeuwarden en richting Enschede inclusief een reistijdverbetering. De HSL wordt hiermee nog verder geïntegreerd in het nationale spoorwetwerk en dit zorgt voor een sneller netwerk. NS voert de nieuwe structuur in twee stappen in.
- In Dienstregeling 2025 zullen de Intercity's over de HSL naar Almere Centrum en Lelystad Centrum en naar Amersfoort Schothorst rijden om de nieuwe structuur betrouwbaar te kunnen rijden. De Intercity's van en naar Groningen/Leeuwarden via de Hanzelijn rijden van en naar Schiphol Airport.
- Deze aanpassing heeft als gevolg dat alle intercity's uit Enschede doorrijden naar Den Haag Centraal. Dit betekent dat reizigers tussen Oost-Nederland en Amsterdam Zuid/Schiphol voortaan overstappen op station Amersfoort Centraal.
- Tussen Hoofddorp, Schiphol Airport en Amsterdam Centraal introduceert NS een Airport Sprinter die acht keer per uur rijdt. Hiermee houdt NS de bereikbaarheid op peil tijdens de grote verbouwing van Amsterdam

Centraal en ontstaat een herkenbare verbinding tussen de luchthaven en de hoofdstad.

- De tienminutentreinen tussen Utrecht Centraal, Amsterdam Bijlmer ArenA en Schiphol Airport gaan allemaal doorrijden naar Leiden Centraal en verder richting Den Haag en/of Rotterdam Centraal. Hiermee wordt met name Amsterdam Bijlmer ArenA (een gebied met veel werkgelegenheid en evenementen) veel beter verbonden met de Westelijke Randstad. Daarnaast gaat er dus elke tien minuten een Intercity rijden tussen Leiden Centraal, Schiphol Airport, Amsterdam Bijlmer ArenA en Utrecht Centraal.

1.3 Meer treinen in de spits op maandag tot en met donderdag

- NS wil maandag tot en met donderdag in de spitsrichting drie snelle treinen rijden tussen Harderwijk, Nijkerk en Amersfoort. De herintroductie van deze snelle treinen is nog wel onder voorbehoud van (zicht op) financiering van overwegmaatregelen.
- De Intercity tussen Haarlem en Alkmaar keert terug. NS wil in de spits op maandag tot en met donderdag twee ritten per spitsrichting rijden.

1.4 Meer treinen overdag

- NS introduceert van maandag tot en met donderdag een nieuwe tienminutentrein met Sprinters tussen Den Haag Centraal, Rotterdam Centraal en Dordrecht. Dit is een uitbreiding van de huidige vier Sprinters per uur naar zes Sprinters per uur tussen Rotterdam en Den Haag overdag, en een uitbreiding van vier naar zes Sprinters per uur tussen Dordrecht en Rotterdam in het dal overdag tussen de spitsen.
- De kwartierdiensten met Sprinters tussen Amsterdam Centraal, Weesp en Almere keren overdag weer terug, dit was in Dienstregeling 2024 alleen in de spits op werkdagen.
- De kwartierdiensten met Intercity’s tussen Schiphol Airport, Almere en Lelystad keren op maandag tot en met zaterdag overdag weer terug, dit was in Dienstregeling 2024 alleen in de spits op werkdagen.
- Tussen Utrecht en Woerden rijdt NS overdag weer vier Sprinters per uur op maandag tot en met vrijdag, dit was in Dienstregeling 2024 alleen in de spits op maandag tot en met donderdag.

- De tienminutentrein tussen Arnhem, Utrecht, Schiphol, Leiden, Den Haag en Rotterdam zal op maandag tot en met donderdag de hele dag gaan rijden in plaats van alleen in de spits.
- Op vrijdag rijden de Intercity's tussen Utrecht en Den Haag en tussen Utrecht en Rotterdam vanaf de ochtendspits weer elk kwartier in plaats van vanaf het middaguur.
- Ook tussen Alkmaar en Amsterdam Centraal rijdt NS op vrijdag weer vanaf de ochtendspits een kwartierdienst met Intercity's in plaats van vanaf het middaguur.
- Tussen Utrecht Centraal en Leiden Centraal gaan meer treinen rijden in de brede spits.
- NS rijdt de Sprinter Utrecht – Hilversum – Hoofddorp weer op vrijdag, zaterdag en zondag. Hiermee brengt NS op die dagen de kwartierdienst terug in Het Gooi.
- NS herstelt op vrijdag de kwartierdienst met Sprinters tussen Leiden Centraal en Schiphol Airport.

1.5 Meer treinen in de avonduren

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

- NS rijdt de kwartierdienst tussen Eindhoven en Utrecht langer door, namelijk tot 23:00 uur in plaats van 21:00 uur. Hierdoor is ook Venlo in de avonduren beter verbonden met de Randstad.
- NS introduceert op vrijdag- en zaterdagavond een kwartierdienst met Intercity's tussen Amsterdam, Haarlem, Leiden en Den Haag tot half 1 's nachts.
- Vanuit Enschede vertrekt de laatste trein op vrijdag- en zaterdagavond een half uur later richting de Randstad (23:16 uur in plaats van 22:46 uur). Deze trein rijdt tot Amersfoort.
- Tussen Apeldoorn en Deventer rijden de Sprinters in de avonduren elk half uur op maandag tot en met vrijdag tot circa 22.00 uur. In het weekend rijdt er een late trein om 00:57 uur van Apeldoorn richting Deventer en waar mogelijk (i.v.m. onderhoudsrooster) Almelo, Hengelo en Enschede. Nu is de laatste trein nog om 00:20 uur.

- Tussen Zwolle en Groningen en tussen Zwolle en Leeuwarden voegt NS extra ritten toe.
- NS rijdt de kwartierdienst met Intercity's tussen Dordrecht, Rotterdam, Leiden en Schiphol Airport in de avonduren langer door.
- NS rijdt de laatste Intercity van Amsterdam Centraal naar Almere een half uur later op vrijdag en zaterdag, de laatste Intercity vertrekt op die dagen om 00:38 uur in plaats van 00:08 uur.
- NS rijdt op vrijdag- en zaterdagavond de laatste Sprinter van Almere Centrum naar Utrecht Centraal een uur later, namelijk om 00:51 uur uit Almere.
- Vanuit Schiphol Airport naar Amersfoort Centraal rijdt de laatste Intercity op vrijdag en zaterdag een half uur later, namelijk om 00:08 in plaats van 23:38 uur.
- De laatste Intercity van de dag van Nijmegen (vertrek 23:43 uur) naar Utrecht Centraal zal doorrijden naar Amsterdam Centraal.
- NS verhoogt de frequentie tussen Amersfoort Centraal en Amersfoort Vathorst in de avonduren.
- NS voegt ongeveer drie tot zes ritten per dag toe in de Sprinter Nijmegen – Zutphen.

1.6 Meer en snellere treinen aan de randen van de dag

- Tussen Groningen en Zwolle en tussen Leeuwarden en Zwolle rijdt NS in totaal per dag ongeveer zes tot zeven extra treinen. Voor een betere bereikbaarheid van en naar Noord-Nederland en zodat beter wordt aangesloten op de reizigersvraag wil NS aan de randen van de dag diverse Intercity's - die nu nog op elk tussengelegen station stoppen - tussen Zwolle en Groningen/Leeuwarden als Intercity laten rijden. Waar nodig én mogelijk zijn op die momenten extra losse Sprinters toegevoegd.
- Ook versnelt NS de Intercity Zwolle – Roosendaal die nu nog op sommige momenten als Sprinter rijdt. Waar nodig en mogelijk rijdt NS op die momenten extra Sprinters.

1.7 Internationaal

- NS en de Belgische vervoerder NMBS verdubbelen het aantal treinen tussen Nederland en Brussel van 16 naar 32 per dag. In Dienstregeling 2025 komt er een nieuwe, snelle verbinding bij. Met die verbinding zijn reizigers zo’n 45 minuten korter onderweg dan nu.

2 Nieuwe structuur in twee stappen

Vanaf Dienstregeling 2025 rijdt NS een nieuwe dienstregeling met veel veranderingen. Een verschil met voorgaande dienstregelingsjaren is dat de dienstregeling in een deel van het land opnieuw is ontworpen. NS voert de nieuwe structuur in twee stappen in, waarbij Dienstregeling 2025 de eerste stap is.

2.1 Intercity's HSL rijden voortaan naar Amsterdam Zuid en verder

In de nieuwe dienstregelingsstructuur worden steden en regio's snel met elkaar verbonden. In de uiteindelijke structuur zullen de Intercity's over de Hogesnelheidslijn (HSL) verder rijden richting Almere, Lelystad, Zwolle, Groningen en Leeuwarden inclusief een reistijdverbetering en naar Enschede. De HSL wordt hiermee nog verder geïntegreerd in het nationale spoorwetwerk, dit zorgt voor een sneller netwerk.

In Dienstregeling 2025 zullen de Intercity's over de HSL naar Amsterdam Zuid rijden en vandaar twee keer per uur naar Almere Centrum en Lelystad Centrum en twee keer per uur naar Hilversum en Amersfoort Schothorst om de nieuwe structuur betrouwbaar te kunnen rijden. De oorzaak dat NS de nieuwe structuur nog niet volledig doorvoert in 2025 is de beschikbaarheid van voldoende ICNG en de snelheidsbeperkingen op de HSL. De Intercity's van en naar Groningen en Leeuwarden via de Hanzelijn rijden tot Schiphol Airport. De ambitie blijft om de Intercity's over de HSL tot Groningen en Leeuwarden te rijden met reistijdverbetering en naar Enschede, al had NS dit graag al in Dienstregeling 2025 gerealiseerd. Als gevolg van de werkzaamheden op Amsterdam Centraal is het wel noodzakelijk om in Dienstregeling 2025 al de nieuwe structuur te rijden.

Den Haag Centraal blijft rechtstreeks met Groningen en Leeuwarden verbonden, maar dan via Gouda, Utrecht Centraal en Amersfoort Centraal. De reistijd tussen Noord-Nederland en Utrecht Centraal wordt door de nieuwe structuur één tot twee minuten korter, de reistijd tussen Noord-Nederland en Den Haag Centraal wordt vijf tot zes minuten korter en de reistijd tussen Noord-Nederland en Schiphol wordt tijdelijk twee tot vijf minuten langer.

2.2 Werkzaamheden op Amsterdam Centraal en introductie Airport Sprinter

In Dienstregeling 2025 en de jaren erna worden grote werkzaamheden uitgevoerd aan de sporen en perrons op Amsterdam Centraal. In deze lange periode zijn er continu minder perronsporen beschikbaar dan nodig zou zijn om de dienstregelingsstructuur van 2024 te continueren. De nieuwe dienstregelingsstructuur vereist minder perronsporen op station Amsterdam Centraal.

NS introduceert daarom de Airport Sprinter tussen Hoofddorp, Schiphol Airport en Amsterdam Centraal. Deze treindienst rijdt zeven dagen per week op hoge frequentie, namelijk acht keer per uur op het grootste deel op de dag. Hiermee blijft de bereikbaarheid tussen Amsterdam Centraal en Schiphol Airport op peil.

2.3 Doorgaande Intercity's Utrecht – Schiphol – Leiden, verbetering bereikbaarheid Amsterdam Bijlmer ArenA

Alle Intercity's tussen Utrecht Centraal, Amsterdam Bijlmer ArenA, Amsterdam Zuid en Schiphol Airport rijden verder naar Leiden Centraal en daarna verder richting Den Haag en/of Rotterdam. Hiermee rijden er in de nieuwe structuur zes doorgaande Intercity's op deze corridor. De bereikbaarheid van station Amsterdam Bijlmer ArenA – een gebied met veel werkgelegenheid en evenementen – met de westelijke Randstad verbetert sterk omdat reizigers doorgaande Intercity's krijgen en voor veel bestemmingen niet meer hoeven over te stappen.

2.4 Overige Sprinters rond Amsterdam Centraal

Ook andere Sprinterverbindingen in de regio Amsterdam veranderen. De Sprinters uit Amersfoort Vathorst en Almere Oostvaarders rijden in Dienstregeling 2025 tot Amsterdam Centraal en niet meer verder richting Schiphol.

De Airport Sprinter Hoofddorp – Schiphol Airport – Amsterdam Centraal heeft ook impact op de dienstregeling van de Sprinter naar Hoorn Kersenboogerd. Deze Sprinter komt niet meer uit Den Haag Centraal, maar uit Hoofddorp. In

plaats daarvan rijdt de Sprinter Lelystad Centrum – Schiphol Airport – Hoofddorp door naar Den Haag Centraal.

2.5 Sneller reizen van en naar Brussel

Het voornemen van NS en de Belgische vervoerder NMBS is het aantal treinverbindingen tussen Nederland en Brussel te verdubbelen, van 16 naar 32 per dag. Per dienstregeling 2025 komt er 16 keer per dag een snelle verbinding. Daarmee zijn reizigers zo'n 45 minuten sneller dan nu. De kortere reistijd is mogelijk door minder tussenstops (Schiphol, Rotterdam, Antwerpen) en het nieuwe startpunt Amsterdam Zuid, dat dichter bij de HSL ligt dan Amsterdam Centraal.

Daarnaast komt er een verbinding, ook 16 keer dag, die gaat rijden tussen Rotterdam Centraal, Breda en Brussel v.v. en zal blijven stoppen op alle huidige IC Brussel bediende tussengelegen stations. Hiermee blijft bijvoorbeeld Mechelen rechtstreeks verbonden met Nederland en behouden reizigers van en naar de Brusselse luchthaven Zaventem een directe trein met Nederland. Reizigers die vanaf deze stations naar Amsterdam willen reizen, stappen in Rotterdam Centraal over. De reistijd voor deze reizigers blijft vergelijkbaar met de huidige verbinding. Tekst invoegen of tabel.

3 Noord-Nederland: tijdelijke lijnvoering, versnellen en frequentieverhogingen Kop (op kop 2 niveau)

3.1 Nieuwe structuur Intercity's Groningen/Leeuwarden – Zwolle – Randstad

Door de getrapte introductie van de nieuwe structuur wijzigt de reis tussen Noord-Nederland en de Randstad waarmee reistijden stapsgewijs kunnen worden verkort. Reizigers tussen Noord-Nederland en Den Haag reizen via de Veluwelijn, Amersfoort en Utrecht in plaats van de Hanzelijn. Ook reizigers tussen Noord-Nederland en Rotterdam blijven in Dienstregeling 2025 tijdelijk via de Veluwelijn reizen en stappen tijdelijk over in Utrecht of Gouda. In Gouda is dit een robuuste overstap van vijf tot zes minuten (cross-platform). Reizigers tussen Noord-Nederland en Amsterdam Zuid en Schiphol Airport blijven direct reizen via de Hanzelijn.

3.2 Tijdelijk aangepaste lijnvoering nodig in Dienstregeling 2025

Zoals beschreven in hoofdstuk 2 wordt de nieuwe structuur in twee stappen ingevoerd waarbij de eerste stap in Dienstregeling 2025 wordt gezet. In Dienstregeling 2025 zullen de Intercity’s over de HSL naar Amsterdam Zuid rijden en vanaf daar twee keer per uur naar Almere Centrum en Lelystad Centrum en twee keer per uur naar Hilversum, Amersfoort Centraal en Amersfoort Schothorst. Met deze gewijzigde lijnvoering wordt de eerste stap van de nieuwe structuur betrouwbaar ingevoerd.

De Intercity’s van en naar Groningen/Leeuwarden via de Hanzelijn rijden niet verder dan Schiphol Airport. De ambitie blijft om in de nabije toekomst de Intercity’s over de HSL alsnog conform de nieuwe structuur naar Groningen en Leeuwarden te rijden en de reistijd te verkorten.

In Almere Centrum blijft de overstap tussen Noord-Nederland en Amsterdam Centraal ongewijzigd. Op maandag tot en met vrijdag is deze overstap cross-platform in beide richtingen en in het weekend cross-platform in de drukste richting.

De tijdelijke lijnvoering in Dienstregeling 2025 is daarmee als volgt:

- Eén keer per uur Intercity Groningen – Assen – Zwolle – Amersfoort Centraal – Utrecht Centraal – Gouda – Den Haag Centraal (serie 500). Deze lijnvoering is toekomstvast.
- Tijdelijke lijnvoering: één keer per uur Intercity Leeuwarden – Heerenveen – Steenwijk – Meppel – Zwolle – Lelystad Centrum – Almere Centrum – Amsterdam Zuid – Schiphol Airport (serie 800). Deze serie rijdt voorlopig nog met conventioneel materieel. De ambitie blijft om deze Intercity door te rijden via de HSL naar Rotterdam Centraal en de reistijd te verkorten.
- Eén keer per uur Intercity Leeuwarden – Heerenveen – Steenwijk – Meppel – Zwolle – Amersfoort Centraal – Utrecht Centraal – Gouda – Den Haag Centraal (serie 600). Deze lijnvoering is toekomstvast.
- Tijdelijke lijnvoering: één keer Intercity per uur Groningen HS – Assen – Zwolle – Lelystad Centrum – Almere Centrum – Amsterdam Zuid – Schiphol Airport (serie 700). Deze serie rijdt voorlopig nog met conventioneel materieel. De ambitie blijft om deze Intercity door te rijden via de HSL naar Rotterdam Centraal en de reistijd te verkorten.

Drie voorbeeldreizen tussen Noord-Nederland en de Randstad in Dienstregeling 2025:

- Assen naar Den Haag Centraal: een reiziger reist straks rechtstreeks via de Veluwelijn en Utrecht Centraal.
- Groningen naar Rotterdam Centraal: een reiziger reist - net als nu - nog via de Veluwelijn en stapt in Utrecht Centraal of Gouda over.
- Leeuwarden naar Schiphol Airport: een reiziger kan in Dienstregeling 2025 - net als nu - rechtstreeks reizen. Schiphol Airport is wel tijdelijk de eindbestemming.

3.3 Verkorting reistijd Noord-Nederland – Randstad

Door de gewijzigde structuur kan NS reistijden tussen Noord-Nederland en de Randstad verkorten. Hiermee wordt - in lijn met de OV Ontwikkelagenda Noord-Nederland 2025 en het adaptieve ontwikkelpad - weer een belangrijke stap gezet in het verkorten van de reistijd tussen Noord-Nederland en de Randstad, namelijk:

- Rechtstreeks Noord-Nederland – Utrecht Centraal: één tot twee minuten sneller.
- Rechtstreeks Noord-Nederland – Den Haag Centraal: vijf tot zes minuten sneller.

Door de getrapte invoer van de nieuwe structuur kunnen de reistijden naar Rotterdam Centraal en regio Amsterdam vooralsnog niet worden verkort. Hierdoor is de reistijd naar Rotterdam Centraal in Dienstregeling 2025 nog gelijk aan huidig. De reistijd naar Amsterdam Zuid en Schiphol is tijdelijk iets langer (tot circa twee minuten) waarbij mogelijk de reistijd naar Schiphol één keer per uur nog circa drie minuten langer wordt als gevolg van inpassingsproblemen die ontstaan door tal van snelheidsbeperkingen op de hogesnelheidslijn.

Noord-Nederland is in de nieuwe structuur niet meer rechtstreeks verbonden met Leiden Centraal en Rotterdam Alexander. Een reiziger met bestemming Leiden Centraal stapt straks over in Amsterdam Zuid of Schiphol Airport en is circa tien minuten langer onderweg. Een reiziger met bestemming Rotterdam Alexander stapt straks over in Gouda (cross-platform) of Utrecht met een gelijkblijvende reistijd.

3.4 Stapsgewijs 180 km/u op de Hanzelijn

Om de nieuwe structuur betrouwbaar te introduceren, is het rijden van 180 km/u op de Hanzelijn in Dienstregeling 2025 nog niet verwerkt. De nieuwe structuur vereist dat alle Intercity's op de Hanzelijn met nieuw snel materieel rijden (ICNG) om de beoogde reistijdverkorting tussen Noord-Nederland en Amsterdam Zuid en Schiphol Airport te kunnen realiseren. De ambitie blijft om in de toekomst de versnelling van de Hanzelijn wél te realiseren zodat ook de beoogde reistijdverkorting tussen Noord-Nederland en Amsterdam Zuid, Schiphol Airport en Rotterdam Centraal en v.v. kan worden gerealiseerd. Om 180 km/u in de toekomst mogelijk te maken moet de Hanzelijn zo snel als mogelijk worden geharmoniseerd (doorvoeren upgrade) zodat kan worden gestart met ervaringsrijden.

3.5 Meer snelle Intercity’s in de vroege ochtend en late avond en verbetering in weekend.

Voor een betere bereikbaarheid van Noord-Nederland wil NS aan de randen van de dag diverse Intercity's - die nu nog stoppend rijden - tussen Zwolle en Groningen/Leeuwarden als snelle Intercity rijden. Waar nodig én mogelijk zijn op die momenten extra Sprinters toegevoegd.

Enkele voorbeelden:

- Op maandag tot en met vrijdag rijdt er vanaf 05:19 uur een snelle Intercity van Groningen naar de Randstad. Dit is een uur eerder ten opzichte van Dienstregeling 2024.
- De laatste Intercity van Groningen naar Zwolle rijdt maandag tot en met zondag voortaan een half uur later door de toevoeging van een extra Intercity om 23:19 uur (rit 588).
- De laatste Intercity op vrijdag en zaterdag van Groningen naar Amsterdam Centraal (rit 790) rijdt voortaan als snelle Intercity en vertrekt om 23:49 uur in plaats van 23:26 uur vanuit Groningen. NS wil deze late Intercity na Amsterdam Centraal (aankomst 01:47 uur) doorrijden naar Schiphol Airport (aankomst 02:07 uur). Het Groninger ommeland (diverse aansluitingen in Groningen) alsmede Leeuwarden en Emmen (op zaterdag) profiteren hiervan. Op maandag tot en met donderdag en zondag rijdt deze Intercity tot Zwolle.
- In de avonduren rijden maandag tot en met zondag twee late treinen van de Randstad naar Groningen (ritten 781 en 785, vertrek Zwolle om 23:15 uur en 00:15 uur) boven Zwolle voortaan als een snelle Intercity in plaats van overal stoppend. Het versnellen van rit 785 kan alleen als het onderhoudsrooster wordt aangepast. Dit is nu nog niet met zekerheid te zeggen.
- Net als nu al op maandag tot en met donderdag het geval is, wil NS rit 587 van de Randstad naar Groningen boven Zwolle ook op vrijdag en zaterdag voortaan als Intercity rijden in plaats van overal stoppend (vertrek Zwolle om 00:45 uur). Het versnellen van rit 587 kan alleen als het onderhoudsrooster wordt aangepast. Dit is nu nog niet met zekerheid te zeggen.

- Op vrijdag en zaterdag wil NS een extra late Intercity van de Randstad naar Groningen rijden met aankomst Groningen om 02:11 uur (rit 789). Het versnellen van rit 789 op zaterdag kan alleen als het onderhoudsrooster wordt aangepast. Dit is nu nog niet met zekerheid te zeggen.
- Op zondagochtend wil NS beter op de reizigersbehoefte aansluiten en de eerste Intercity (rit 722 met vertrek 06:36 uur) stoppend rijden en de daaropvolgende Intercity versnellen (rit 524 met vertrek 7:19 uur). Dit is nu nog andersom. Voorgenoemde verbetering kan alleen als het onderhoudsrooster wordt aangepast. Dit is nu nog niet met zekerheid te zeggen.
- Een late trein van Leeuwarden (rit 686, vertrek om 22:47) naar Zwolle en Utrecht rijdt maandag tot en met zondag tussen Leeuwarden en Zwolle voortaan als snelle Intercity in plaats van overal stoppend. In Leeuwarden wordt hierdoor aansluiting geboden vanuit de richting Buitenpost en Groningen (stoptrein). Op vrijdag en zaterdag wil NS deze Intercity na Utrecht bovendien doorrijden naar Gouda en Den Haag Centraal. Ook Groningen en Emmen profiteren van deze verbetering.
- De laatste Intercity van Leeuwarden naar Zwolle rijdt maandag tot en met zondag voortaan een half uur later door de toevoeging van een extra Intercity om 23:17 uur (rit 888).

3.6 Frequentieverhogingen Sprinter Groningen – Zwolle

Omdat er meer Intercity's van en naar Groningen snel gaan rijden en niet meer overal stoppen, voegt NS op die momenten extra Sprinters toe tussen Groningen en Zwolle (serie 6100). Reizigers kunnen hierdoor maandag tot en met vrijdag een uur vroeger (vanaf circa 05:00 uur) en zaterdag een halfuur vroeger (vanaf circa 06:00 uur) met de Sprinter richting Zwolle reizen. In de avond kunnen reizigers maandag tot en met zondag juist tot veel later met de Sprinter van Zwolle naar Groningen reizen en rijdt de halfuurdienst langer door.

3.7 Extra rit spitstrein Groningen – Assen

In Dienstregeling 2024 is de spitstrein tussen Groningen en Assen opnieuw geïntroduceerd (serie 6200). NS is voornemens om op maandag tot en met

donderdag een extra avondspitsrit van Assen naar Groningen te rijden met vertrek in Assen om 18:18 uur (rit 6259). Door toevoeging van deze rit rijdt de spitstrein zowel in de ochtend- als avondspits in beide richtingen in de brede spits (zes retourritten).

3.8 Behoud knopen Leeuwarden en Groningen (maar blijvend onder druk)

De knoop Zwolle ligt van origine in een 15/45-ligging. Rond dit verzamelmoment om :15 en :45 uur zijn (vrijwel) alle treinen in de knoop zodat reizigers goed kunnen overstappen. Deze ligging is ook (altijd) uitgangspunt geweest van - gezamenlijke vastgestelde - toekomstige dienstregelingsmodellen. Sinds Dienstregeling 2013 is de knoop tijdelijk één minuut uit deze 15/45-ligging gehaald om de spitstreinen van en naar Emmen ingepast te krijgen. Sinds 2021 is nieuwe infrastructuur tussen Zwolle en Herfte opgeleverd (spooruitbreiding) en kan de knoop Zwolle weer terug naar de originele ligging om zo de krappe overstappen in Zwolle te verruimen (bijvoorbeeld op de reisrelatie tussen Arnhem Centraal en Groningen) en de landelijke structuur te optimaliseren c.q. beter passend te krijgen. Om echter te voorkomen dat de knopen Leeuwarden en Groningen (verder) onder druk komen te staan of zelfs verloren gaan, ‘rekt’ NS het schuiven van de knoop Zwolle zolang dat mogelijk is.

We zien echter al geruime tijd dat dit ‘rekken’ eindig is maar dat door ontwikkelingen tegelijkertijd nieuwe problemen ontstaan. Zo zorgt een nieuw - in april 2021 - ingevulde wens in Leeuwarden (faciliteren overstap tussen Intercity en Sneltrein Groningen) in combinatie met geschoven aankomst- en vertrektijden van de Sneltrein Groningen voor spanning. Verder is gezamenlijk geconstateerd dat de infrastructuur tussen Zwolle en Groningen - na een flinke verbouwing - toch nog tekortschiet. Dit ondanks dat (ook) in Programma Noord-Nederland knoop Zwolle in 15/45-ligging uitgangspunt is geweest.

Om de nieuwe structuur passend te krijgen moet de knoop Zwolle in 2025 al een halve minuut schuiven. De inzet van NS is de aankomst- en vertrektijden in Leeuwarden en Groningen van 2024 ook in 2025 te handhaven zodat de overstappen behouden blijven. Dit betekent wel dat de Intercity's tussen Zwolle en Leeuwarden/Groningen in beide richtingen een halve minuut moeten worden

versneld. Hieraan kleeft het risico dat een additionele vertraging lastig in te lopen is, met mogelijk nadelige impact op aansluitingen in Leeuwarden, Groningen en Zwolle.

Zoals genoemd gaan alle toekomstige dienstregelingsmodellen (2030 en verder) uit van knoop Zwolle in 15/45-ligging. In de nabije toekomst zal de knoop Zwolle dus nogmaals een halve minuut moeten schuiven. Hiervoor is t.o.v. Dienstregeling 2024 een totale reistijdverkorting van één minuut boven Zwolle noodzakelijk. Versnelling van de infrastructuur - naast het 4e perronspoor Meppel - boven Zwolle blijft dus bittere noodzaak.

NS vindt het logisch (een deel van) deze versnelling te realiseren tussen Zwolle en Meppel aangezien hier alle treinen én reizigers van en naar Noord-Nederland van profiteren. Onder andere voorgenoemde is onderdeel van de lopende (pre-)verkenning *Maatregelen rondom Meppel*.

3.9 Uitwerking Sprinter Leeuwarden – Zwolle – Lelystad

Om onder andere een late Intercity (rit 686) vanuit Leeuwarden maandag tot en met zondag te kunnen versnellen, heeft NS diverse extra Sprinters Leeuwarden – Zwolle toegevoegd (serie 9000) en wijzigt de tijdligging van deze Sprinter in de avonduren en in het weekend. Op de momenten dat tussen Zwolle en Leeuwarden een uurdienst wordt gereden (in de avonduren en in weekend) rijdt de Sprinter in het andere halfuur (aankomst Leeuwarden wordt .26 en vertrek uit Leeuwarden wordt .34). Ook wijzigen de aankomst- en vertrektijden in Zwolle en de tussengelegen stations op die momenten met dertig minuten. De gewijzigde tijdligging is nodig om de nu nog stoppende Intercity (rit 686) te kunnen versnellen zonder dat er gaten in de dienstregeling ontstaan, reismogelijkheden vervallen of aansluitingen verloren gaan.

Door de gewijzigde tijdligging ontstaat tevens voor de reiziger een aantrekkelijker treinproduct. Een reiziger uit bijvoorbeeld Akkrum of Grou-Jirnsum kan op maandag tot en met vrijdag tot later op de avond profiteren van een halfuurdienst richting zowel Leeuwarden (tot circa 21:30 uur) als Zwolle en Lelystad (tot circa 21:30 uur). Ook kunnen reizigers in het weekend al vroeger in de ochtend met de Sprinter reizen. In de avonduren rijdt bovendien maandag tot en met zondag de late Sprinter (9090) vanuit Leeuwarden (vertrek 23:34 uur)

door tot Zwolle en waar mogelijk Lelystad Centrum (het kunnen rijden van rit 9090 tussen Zwolle en Lelystad op maandag tot en met donderdag plus zondag kan alleen als het onderhoudsrooster wordt aangepast. Dit is nu nog niet met zekerheid te zeggen). Op vrijdag en zaterdag geeft deze Sprinter in Lelystad Centrum bovendien aansluiting op de late Intercity naar Amsterdam Centraal en Schiphol Airport (rit 790).

In de basis rijdt de Sprinter doorgaand Leeuwarden – Zwolle – Lelystad Centrum. Door de voorgestelde wijzigingen is in de uitwerking gebleken dat dit (nu) op zaterdag- en zondagochtend in de rijrichting Leeuwarden (nog) niet altijd mogelijk is. NS hoopt hier nog optimalisaties door te kunnen voeren. Door de gewijzigde tijdligging van de Sprinter boven Zwolle treden er ook wijzigingen op tussen Zwolle en Lelystad. Deze kennen vooral voordelen (op weekbasis circa tien extra ritten waarmee NS deels het verlies aan connectiviteit in Dienstregeling 2024 herstelt). Een voordeel is bijvoorbeeld dat op maandag tot en met zondag in de avond in beide richtingen langer kan worden geprofiteerd van een halfuurdienst. Een andere wijziging is dat op maandag tot en met vrijdag de eerste nu nog stoppende Intercity tussen Lelystad Centrum en Zwolle (rit 713) volgens het snelle patroon gaat rijden. Op hetzelfde momenten wordt tussen Lelystad Centrum en Zwolle rit 9015 opgestart in Lelystad Centrum (vertrek 05:53 uur) in plaats van Zwolle zodat Dronten en Kampen Zuid ook in de vroege ochtend verbonden blijven met Zwolle (en verder naar Leeuwarden).

Tenslotte kan NS door de voorziene oplevering van nieuwe infrastructuur in Akkrum en Wolvega in 2024 de Sprinter tussen Zwolle en Leeuwarden beter inpassen. De aankomsttijd in Leeuwarden wordt .26 en .56 en de vertrektijd .04 en .34. Hierdoor kunnen de openingstijden van de spoorbrug over het Van Harinxmakanaal weer conform eerder gemaakte bestuurlijke afspraken ingepast worden.

3.10 Belangrijkste reizigerseffecten

Voordelen:

- Circa 7.500 reizen per dag profiteren van reistijdverkorting tussen Noord-Nederland/Zwolle en Utrecht Centraal/Den Haag Centraal.

- Tot circa 28.000 reizen per dag profiteren van versnelde Intercity's boven Zwolle in combinatie met additionele Sprinters.

Nadelen:

- Circa 750 reizen per dag tussen Noord-Nederland/Zwolle en Leiden Centraal/Rotterdam Alexander kunnen niet meer rechtstreeks reizen.
- Circa 1.500 reizen per dag tussen Noord-Nederland/Zwolle en Rotterdam Centraal moeten tijdelijk in Dienstregeling 2025 overstappen in Utrecht of Gouda.

4 Oost-Nederland: frequentieverhogingen en betere bereikbaarheid in de avond

NS verwijst voor de uitwerking van de Sprinter Zwolle – Lelystad en Intercity Noord-Nederland – Zwolle – Randstad naar hoofdstuk 3, voor de uitwerking van de Intercity's Nijmegen – Arnhem – Utrecht naar Hoofdstuk 5 en voor de uitwerking van de Sprinters via Veenendaal Centrum naar Hoofdstuk 6.

4.1 Uitwerking Intercity Enschede – Deventer – Apeldoorn – Randstad

Als gevolg van het stapsgewijs introduceren van de nieuwe structuur, verandert NS tijdelijk de lijnvoering tussen Enschede en de Randstad.

De lijnvoering wordt:

- Twee keer per uur Enschede – Hengelo – Almelo – Deventer – Apeldoorn – Amersfoort – Utrecht – Gouda – Den Haag Centraal (serie 1700).
- In de brede ochtend- en avondspits twee keer per uur Deventer – Apeldoorn – Amersfoort – Hilversum – Amsterdam Centraal (serie 1500) en tussen de spitsen één keer per twee uur. Dit is gelijk aan Dienstregeling 2024.

Reizigers die reizen tussen Amsterdam Zuid en Schiphol Airport enerzijds en de lijn Apeldoorn tot en met Enschede anderzijds stappen tijdelijk altijd over in Amersfoort Centraal. Dit is een cross-platform aansluiting van drie tot vier minuten. NS zal extra aandacht hebben voor het zo betrouwbaar mogelijk houden van deze overstap.

4.2 Extra late Intercity van Enschede en Deventer naar de Randstad in het weekend

NS is bekend met de grote wens van de regio voor latere verbindingen tussen Oost-Nederland en de Randstad. NS heeft kans gezien het treinproduct tussen Enschede en de Randstad te verbeteren. Vanwege het reizigerspotentieel is NS voornemens om op vrijdag- en zaterdagavond een extra late Intercity te rijden van Enschede naar Amersfoort Centraal. De vertrektijd uit Enschede is om 23:16 uur en reizigers komen aan in Amersfoort om 00:38 uur, waar reizigers nog

kunnen overstappen op een Sprinter naar Utrecht Centraal (vertrek 00:50 uur). Vanuit Utrecht zijn vervolgens nog diverse bestemmingen in de Randstad bereikbaar via onder andere het nachtnet.

4.3 Nieuwe structuur legt belangrijke basis voor volgende stap in toekomst

Door de nieuwe landelijke structuur nemen de reistijden tussen Amersfoort en Schiphol Airport in Dienstregeling 2025 tijdelijk iets af. Deze tijdelijke versnelling is het gevolg het nog niet structureel incasseren van de versnelling op de Hanzelijn. De ambitie blijft om in de toekomst de versnelling van de Hanzelijn wél te verzilveren zodat ook de beoogde reistijdverkorting tussen Zwolle en Amsterdam Zuid, Schiphol Airport en Rotterdam Centraal kan worden gerealiseerd. De keerzijde hiervan is dat de reistijd Amersfoort – Schiphol Airport, en daarmee dus ook Oost-Nederland – Schiphol Airport, iets langer wordt dan in Dienstregeling 2024 als gevolg van beperkte capaciteit in de infrastructuur in de regio Amsterdam.

4.4 In de vroege ochtend en late avond: Enschede – Utrecht Centraal – Rotterdam Centraal

In de nieuwe structuur rijdt zowel de Intercity vanuit Noord-Nederland (serie 500/600) als de Intercity vanuit Oost-Nederland en Amersfoort (serie 1700) twee keer per uur naar Den Haag Centraal. Hiermee zijn zowel Noord- als Oost-Nederland - via Utrecht Centraal - rechtstreeks verbonden met Den Haag Centraal. Gezamenlijk zorgen deze treinseries er bovendien voor dat tussen Amersfoort en Den Haag Centraal een basisfrequentie van vier keer per uur ontstaat. Op rustige momenten valt deze frequentie terug naar twee keer per uur. Er moet dus een keuze gemaakt worden welke Intercity dan wel en niet doorrijdt van en naar Den Haag Centraal. NS kiest ervoor de grootste groep reizigers rechtstreeks te blijven bedienen. De reizigersvraag tussen Noord-Nederland en Den Haag is circa 25 procent groter dan de reizigersvraag tussen Oost-Nederland en Den Haag. Daarom zal Noord-Nederland ook op de rustige momenten rechtstreeks verbonden blijven met Den Haag Centraal. Reizigers uit Oost-Nederland stappen op deze momenten over in Utrecht (vijftien minuten

overstaptijd). Deze situatie is vergelijkbaar met de huidige constructie tussen Oost-Nederland en Rotterdam in de avonduren.

NS rijdt op de rustige momenten de Intercity van en naar Oost-Nederland (serie 1700) in Utrecht Centraal door van en naar Rotterdam Centraal middels een doorkoppeling op de Intercityserie 2800.

4.5 Frequentieverhoging Sprinter Apeldoorn – Almelo – Enschede

In Dienstregeling 2023 heeft NS de dienstregeling van de Sprinter Apeldoorn – Almelo – Enschede (serie 7000) verbeterd. NS wil in Dienstregeling 2025 de dienstregeling van deze Sprinter opnieuw verbeteren. Dat gebeurt onder meer door:

- NS rijdt op maandag tot en met vrijdag tot circa 22:00 uur een halfuurdienst tussen Apeldoorn en Deventer.
- Op werkdagen biedt NS een vroege mogelijkheid vanuit Deventer (vertrektijd 06:05 uur) naar Twente.
- NS sluit in de spits op maandag tot en met vrijdag beter aan op de reizigersvraag in Twente door enerzijds het toevoegen van een extra Sprinter (rit 7057) die om 17:44 uur vertrekt vanuit Almelo richting Enschede en anderzijds door een andere Sprinter 7034 (rit 7034, vertrek vanuit Enschede om 09:22 uur naar Almelo) niet meer te rijden en te vervangen door een extra Sprinter (rit 7026, vertrek uit Enschede om 07:22 uur).
- NS wil op vrijdag- en zaterdagavond een extra late trein rijden die om 00:57 uur vertrekt als Sprinter vanuit Apeldoorn naar Almelo (rit 7089). Vanaf Almelo rijdt deze trein als Intercity naar Hengelo en Enschede. Deze Sprinter sluit aan op een late Intercity uit de Randstad (rit 1689) zodat bijvoorbeeld Rijssen nog om 01:33 uur vanuit de Randstad bereikt kan worden. Het kunnen rijden van rit 7089 op zaterdag tussen Deventer/Almelo en Enschede kan alleen als het onderhoudsrooster wordt aangepast. Dit is nu nog niet met zekerheid te zeggen.
- Op maandag tot en met vrijdag wordt de laatste doorgaande reismogelijkheid vanuit Apeldoorn met serie 7000 ‘over’ Deventer heen een halfuur eerder (vertrek Apeldoorn om 23:20 uur). Dit raakt bijvoorbeeld een reiziger van Twello naar Rijssen.

4.6 Uitwerking Intercity Deventer – Amersfoort – Amsterdam Centraal

In Dienstregeling 2024 (vanaf start en vanaf februari 2024) verbeterde NS het treinproduct tussen Deventer en Amersfoort (serie 1500) in de brede spits. In Dienstregeling 2025 is NS voornemens nog een kleine stap te zetten door op zaterdag en zondag een extra Intercity te laten rijden die om 09:48 uur vertrekt vanuit Deventer naar Amsterdam Centraal (rit 1532).

Zoals bekend is vanaf Dienstregeling 2024 in meer of mindere mate reistijdverlenging tussen Amersfoort en Deventer ontstaan als gevolg van beperkingen in de infrastructuur. Door het ontbreken van het vierde perronspoor in Deventer moeten Intercity's van de serie 1500 steeds vaker wachten in Apeldoorn met acht minuten reistijdverlenging tot gevolg. Dit probleem blijft onverminderd groot in Dienstregeling 2025 en zal verder toenemen in de jaren die volgen. NS zet zich daarom blijvend in voor een snelle realisatie van het vierde perronspoor in Deventer en overige maatregelen in de corridor tussen Amersfoort en Hengelo/Enschede.

4.7 Extra ritten Intercity en Sprinter Zwolle – Harderwijk – Amersfoort – Utrecht

Op maandag tot en met vrijdag is NS voornemens de eerste Intercity (rit 610) een uur eerder, namelijk om 04:49 uur, in Zwolle op te starten richting Den Haag Centraal. Het kunnen rijden van rit 610 kan alleen als het onderhoudsrooster wordt aangepast. Dit is nu nog niet met zekerheid te zeggen. Op vrijdagavond en zaterdag wil NS de laatste Intercity van Zwolle (rit 686 met vertrektijd 23:49 uur) naar Utrecht Centraal laten doorrijden naar Den Haag Centraal, zodat reizigers uit Groningen, Fryslân en Drenthe later naar de westelijke Randstad kunnen reizen.

NS verbetert ook de Sprinter Utrecht – Zwolle (serie 5600). Op maandag tot en met vrijdag wil NS de eerste rit (5612) richting Utrecht consequent om 04:53 uur in Zwolle opstarten. Op dit moment is dat nog afwisselend Zwolle, Harderwijk of Amersfoort. Het consequent opstarten in Zwolle is nog wel afhankelijk van het onderhoudsrooster. Dit is nu nog niet met zekerheid te zeggen.

In tegengestelde richting wil NS op maandag tot en met vrijdag een extra vroege rit (5613) rijden die om 05:42 uur vertrekt uit Amersfoort naar Zwolle.

4.8 Herintroductie spitspendel Harderwijk – Nijkerk – Amersfoort

In Dienstregeling 2020 heeft NS de spitspendel Harderwijk – Amersfoort geïntroduceerd. NS is voornemens om deze spitspendel (serie 5300) in Dienstregeling 2025 weer grotendeels te rijden door op maandag tot en met donderdag drie ritten per spitsrichting te rijden.

In de ochtendspits rijdt NS drie ritten van Harderwijk - met stop in Nijkerk - naar Amersfoort (vertrek uit Harderwijk om 07:16, 07:46 en 08:16 uur) en in de middagspits drie ritten van Amersfoort naar Harderwijk met stop in Nijkerk (vertrek uit Amersfoort om 16:38, 17:08 en 17:38 uur). In Amersfoort geeft de spitspendel aansluitingen van en naar Utrecht en Amsterdam. Hierdoor worden reistijden in de spitsrichting tussen enerzijds Harderwijk en Nijkerk en anderzijds Amersfoort (negen minuten), Utrecht (twaalf minuten) en de regio Amsterdam en Schiphol (twaalf minuten tot bijna een half uur) verkort.

Hiervoor geldt de disclaimer dat op basis van een eerdere risicoanalyse is gebleken dat vanwege overwegveiligheid tussen Amersfoort en Harderwijk (nog steeds) een compensatiepakket nodig is. Zonder (zicht op) financiering hiervan kan de spitspendel niet worden geherintroduceerd. De komende maanden moet duidelijk worden of herintroductie mogelijk is.

De logistieke vrijheidsgraden en ontwikkelmogelijkheden van de spitspendel zijn zeer beperkt als gevolg van beperkingen in de infrastructuur. Zo is het bijvoorbeeld niet mogelijk om in de tegenspitsrichting reizigers mee te nemen, extra stops op te nemen of in de heen- en terug richting in Amersfoort dezelfde aansluitingen te bieden. Daarom is NS voorstander van een toekomstvaste en robuuste keervoorziening op de Veluwelijn. Met partners hoopt NS de komende tijd in deze opgave volgende stappen te kunnen zetten en zo te komen tot passende en toekomstvaste maatregelen tussen Amersfoort en Harderwijk.

4.9 Verbetering Intercity Zwolle – Deventer – Arnhem – Nijmegen – 's-Hertogenbosch

Voor een betere bereikbaarheid van Oost-Nederland wil NS aan de randen van de dag diverse Intercity's - die nu op delen van het traject tussen Zutphen en Nijmegen nog stoppend rijden - conform het snelle patroon inleggen. Waar nodig en mogelijk zijn op die momenten additionele losse Sprinters toegevoegd.

Zo versnelt NS op maandag tot en met vrijdag de Intercity van Zutphen (rit 3619, vertrektijd 05:58 uur) richting Roosendaal, die nu nog tussen Zutphen en Arnhem Centraal op alle stations stopt. Enkele minuten later vertrekt om 06:07 uur een Sprinter van Zutphen naar Arnhem Centraal. Een ander voorbeeld is de Intercity van Nijmegen (vertrektijd 23:54 uur) naar Zutphen (rit 3684) die nu tussen Nijmegen en Zutphen stoppend rijdt en die NS zal versnellen.

NS wil Intercity 3691 (vertrek Zwolle om 23:20 uur met bestemming Zutphen en vervolgens nog stoppend door naar Arnhem) eindigen in Zutphen. Vanuit Zutphen is nog een (nieuwe) aansluitende reismogelijkheid met de Sprinter naar Arnhem die vervolgens nog doorrijdt naar Nijmegen (rit 7690 met vertrek 00:07 uur uit Zutphen). De laatste reismogelijkheid van Zwolle naar Arnhem blijft bestaan (rit 3693 met vertrek uit Zwolle om 23:50 uur).

4.10 Frequentieverhoging Sprinter Zutphen – Arnhem – Nijmegen – Wijchen – 's-Hertogenbosch

Na verbeteringen in Dienstregeling 2024 wil NS in Dienstregeling 2025 de Sprinter tussen Arnhem en Nijmegen ook op zaterdag weer vier keer per uur rijden met de series 6600 (Dordrecht – Arnhem) en 7600 (Wijchen – Zutphen).

Tussen Zutphen en Nijmegen (serie 3600) en tussen Arnhem en Nijmegen (serie 3000) wil NS diverse Intercity's in de randen van de dag versnellen. Om dit mogelijk te maken zijn – waar mogelijk en nodig – ritten toegevoegd aan de Sprinter Zutphen – Nijmegen/Wijchen (serie 7600). Ook wil NS de dienstregeling eerder opstarten en latere ritten bieden. Enkele voorbeelden zijn:

- Op maandag tot en met vrijdag rijdt de eerste Sprinter van Zutphen naar Nijmegen een half uur eerder, namelijk om 05:37 uur (rit 7616).

- In de avond rijdt NS de halfuurdienst tussen Zutphen en Arnhem langer door, door het toevoegen van een Sprinter om 21:37 uur uit Zutphen naar Nijmegen (rit 7680) en door het toevoegen van een Sprinter om 21:33 uur vanuit Nijmegen naar Zutphen (rit 7677).
- Op zondag rijdt de eerste Sprinter van Arnhem naar Nijmegen (vertrektijd 06:41 uur, rit 7618) een uur eerder.
- Op maandag tot en met vrijdag rijdt de eerste Sprinter van Arnhem (vertrektijd 05:55 uur, rit 7613) naar Zutphen een half uur eerder.
- Ook rijdt NS maandag tot en met vrijdag een extra vroege Sprinter van Arnhem (vertrek 05:41 uur) naar Nijmegen (rit 7614). Dit is een kwartier eerder.
- Op maandag tot en met zondag rijdt NS tussen Nijmegen (vertrektijd 00:03 uur) en Zutphen een extra late Sprinter (rit 7687).
- NS rijdt op maandag tot en met zondag een extra late Sprinter (rit 7690) vanuit Zutphen (vertrek 00:07 uur) naar Arnhem en Nijmegen. Vanwege een conflict met de opening van de IJsselbrug vertrekt deze rit mogelijk vijf minuten eerder dan de patroontijd.

Tussen Nijmegen, Wijchen en ’s-Hertogenbosch zijn geen grote wijzigingen voorzien ten opzichte van Dienstregeling 2024. De Sprinter Dordrecht – ’s-Hertogenbosch – Nijmegen (serie 6600) zal in de avonduren op het moment van een uurdienst in beide richtingen in het andere halfuur rijden, zodat maandag tot en met zondag in de rijrichting Nijmegen latere reismogelijkheden ontstaan en in de richting van ’s-Hertogenbosch de halfuurdienst een half uur langer doorrijdt.

4.11 Sprinter Ede-Wageningen – Arnhem

NS rijdt op maandag tot en met vrijdag de halfuurdienst tussen Ede-Wageningen en Arnhem Centraal een half uur langer door tot circa 21:00 uur, door een rit toe te voegen vanuit Ede-Wageningen (vertrektijd 20:12 uur, rit 7571) naar Arnhem Centraal.

NS wil in de avonduren de laatste twee Sprinters van Ede-Wageningen naar Arnhem Centraal (ritten 7585 en 7589) uit patroon leggen, zodat deze goed aansluiten op de Intercity’s uit Utrecht Centraal (serie 3000) waardoor reizigers vanuit de Randstad naar Wolfheze en Oosterbeek ongeveer een kwartier minder reistijd hebben.

4.12 Uitwerking Sprinter Tiel/'s-Hertogenbosch – Geldermalsen – Utrecht

De bediening tussen Tiel/'s-Hertogenbosch – Geldermalsen – Utrecht (serie 6700/8800 en 6000/6900) kent enkele kleine verbeteringen. Zo is NS op vrijdag bijvoorbeeld voornemens vanaf de start van de dienstregeling een snelle kwartierdienst tussen Geldermalsen en Utrecht te rijden.

De doorkoppeling van de Sprinters op Utrecht Centraal verschilt op maandag tot en met donderdag overdag (wanneer de tienminutentrein rijdt) en op vrijdag, zaterdag, zondag en in de avonduren (wanneer de tienminutentrein niet rijdt). Dit licht NS verder toe in hoofdstuk 5.

4.13 Belangrijkste reizigerseffecten

Voordelen:

- Circa 9.400 reizen per dag tussen Twente/Deventer/Apeldoorn en Utrecht Centraal/Den Haag Centraal profiteren tijdelijk in Dienstregeling 2025 van meer rechtstreekse treinen.
- Tot circa 9.000 reizen per dag profiteren diverse verbeteringen in de Sprinter tussen Apeldoorn en Almelo/Enschede (serie 7000).
- Tot circa 950 reizen per dag in de spitsrichting profiteren op maandag tot en met donderdag van de herintroductie van de spitspendel Harderwijk – Nijkerk – Amersfoort Centraal en daarmee ook aantrekkelijke reistijdverkortingen van en naar Amersfoort Centraal, Utrecht Centraal en de regio Amsterdam.

Nadelen:

- Circa 3.600 reizen per dag tussen Twente/Deventer/Apeldoorn en Amsterdam Zuid en Schiphol Airport moeten tijdelijk in Dienstregeling 2025 altijd overstappen.

5 Tienminutentreinen Arnhem/Eindhoven – Utrecht – Schiphol – Den Haag – Rotterdam

5.1 Tienminutentrein Arnhem – Utrecht – Schiphol – Rotterdam rijdt weer de hele dag

NS rijdt de tienminutentrein tussen Arnhem, Utrecht, Schiphol, Leiden, Den Haag en Rotterdam maandag tot en met donderdag weer de gehele dag in plaats van alleen in de spits, zoals in Dienstregeling 2024.

De basislijnvoering op maandag tot en met donderdag is als volgt:

- Twee keer per uur Intercity Nijmegen – Arnhem Centraal – Ede-Wageningen – Driebergen-Zeist – Utrecht Centraal – Amsterdam Amstel – Amsterdam Centraal – Amsterdam Sloterdijk – Zaandam – Castricum – Heiloo – Alkmaar en verder naar Den Helder (serie 3000).
- Twee keer per uur Intercity Nijmegen – Arnhem Centraal – Ede-Wageningen – Utrecht Centraal – Amsterdam Bijlmer ArenA – Amsterdam Zuid – Schiphol Airport – Leiden Centraal – Den Haag Centraal (serie 3100).
- Twee keer per uur Intercity Arnhem Centraal – Ede-Wageningen – Veenendaal-De Klomp – Utrecht Centraal – Amsterdam Bijlmer ArenA – Amsterdam Zuid – Schiphol Airport – Leiden Centraal – Den Haag Laan van NOI – Den Haag Hollands Spoor – Delft – Rotterdam Centraal (serie 3200).
- Twee keer per uur Intercity Venlo – Blerick – Horst-Sevenum – Deurne – Helmond - Eindhoven Centraal – ‘s-Hertogenbosch – Utrecht Centraal – Amsterdam Bijlmer Arena - Amsterdam Zuid – Schiphol Airport – Leiden Centraal – Den Haag Laan van NOI – Den Haag Hollands Spoor – Delft – Schiedam Centrum – Rotterdam Centraal – Rotterdam Blaak – Dordrecht (serie 3500).
- Twee keer per uur Intercity Maastricht – Sittard – Roermond – Weert – Eindhoven Centraal – ‘s-Hertogenbosch – Utrecht Centraal – Amsterdam Amstel – Amsterdam Centraal – Amsterdam Sloterdijk – Zaandam – Castricum – Alkmaar (serie 2700) .

- Twee keer per uur Intercity Heerlen - Sittard – Roermond – Weert – Eindhoven Centraal – ‘s-Hertogenbosch – Utrecht Centraal – Amsterdam Amstel – Amsterdam Centraal – Amsterdam Sloterdijk – Hoorn – Hoorn Kersenboogerd – Hoogkarspel – Bovenkarspel Grootebroek – Bovenkarspel Flora – Enkhuizen (serie 3900).

In Utrecht Centraal kunnen reizigers zes keer per uur cross-platform overstappen tussen treinen van en naar Eindhoven/Arnhem enerzijds en Schiphol/Amsterdam Centraal anderzijds. De alternerende lijnvoering blijft bestaan. Ook rond Leiden blijft de alternerende lijnvoering en de bijbehorende overstappen in stand.

5.2 Uitwerking vrijdag, zaterdag, zondag en in de avonduren

Op vrijdag, zaterdag en zondag rijdt NS - net als in Dienstregeling 2024 - op deze trajecten elk kwartier een trein. Op deze dagen rijden de volgende Intercity’s:

- Twee keer per uur Intercity Nijmegen – Arnhem Centraal – Ede-Wageningen – Driebergen-Zeist – Utrecht Centraal – Amsterdam Amstel – Amsterdam Centraal – Amsterdam Sloterdijk – Zaandam – Castricum – Heiloo – Alkmaar en verder naar Den Helder (serie 3000).
- Twee keer per uur Intercity Nijmegen – Arnhem Centraal – Ede-Wageningen – Veenendaal-De Klomp – Utrecht Centraal – Amsterdam Bijlmer ArenA – Amsterdam Zuid – Schiphol Airport – Leiden Centraal – Den Haag Centraal (serie 3100).
- Twee keer per uur Intercity Venlo – Blerick – Horst-Sevenum – Deurne – Helmond - Eindhoven Centraal – ‘s-Hertogenbosch – Utrecht Centraal – Amsterdam Bijlmer Arena - Amsterdam Zuid – Schiphol Airport – Leiden Centraal – Den Haag Laan van NOI – Den Haag Hollands Spoor – Delft – Schiedam Centrum – Rotterdam Centraal – Rotterdam Blaak – Dordrecht (serie 3500).
- Twee keer per uur Intercity Maastricht – Sittard – Roermond – Weert – Eindhoven Centraal – ‘s-Hertogenbosch – Utrecht Centraal – Amsterdam Amstel – Amsterdam Centraal – Amsterdam Sloterdijk – Hoorn – Hoorn Kersenboogerd – Hoogkarspel – Bovenkarspel Grootebroek – Bovenkarspel Flora - Enkhuizen (serie 2900). Conform

Dienstregeling 2024 rijdt NS op vrijdag, zaterdag en zondag diverse keren een rechtstreeks treindeel van en naar Heerlen. Op deze dagen kunnen reizigers in Utrecht Centraal elk kwartier cross-platform overstappen tussen treinen van en naar Eindhoven/Arnhem enerzijds en Schiphol/Amsterdam Centraal anderzijds. Ook op Leiden Centraal wordt elk kwartier een cross-platform overstap geboden tussen enerzijds Schiphol (series 3100/3500) en Haarlem (series 2100/2200/2300) en anderzijds Den Haag Centraal (series 2100/3100) en Den Haag Hollands Spoor (series 2200/2300/3500).

In de nieuwe structuur vormt Intercity 3100 tussen Den Haag, Schiphol Airport en Utrecht Centraal een belangrijke basis. Deze basistrein rijdt maandag tot en met zondag ook op de rustige momenten van de dag zodat op station Leiden Centraal belangrijke overstappen blijven bestaan en er twee keer per uur een doorgaande verbinding Utrecht – Amsterdam Bijlmer Arena – Amsterdam Zuid – Schiphol Airport – Leiden Centraal wordt geboden. Op de rustige momenten aan de randen van de dag (voetnoot: maandag tot en met vrijdag: in avond na circa 22:00 uur. Zaterdag: in de ochtend tot circa 09:30 uur en avond na circa 22:00 uur. Zondag: in de ochtend tot circa 10:30 uur en avond na circa 22:00 uur.)

rijdt Intercity 3100 niet tussen Utrecht Centraal en Nijmegen. NS kiest er namelijk voor om - net als nu - Intercity 3000 altijd te rijden, vanwege diverse regionale aansluitingen Arnhem. Op die rustige momenten stappen reizigers uit de richting Arnhem en Nijmegen enerzijds en tussen Amsterdam Zuid en Schiphol Airport anderzijds over (net als in Dienstregeling 2024) in Utrecht Centraal. Op dit moment bedraagt in Utrecht Centraal de overstaptijd vier tot vijf minuten (overstap tussen Intercityseries 3000 en 3700). In de nieuwe structuur wordt dit circa achttien minuten (overstap tussen Intercityseries 3000 en 3100) doordat Intercity 3100 hier de basistrein is geworden.

Daarentegen wordt de overstaptijd vanuit de richting Eindhoven naar Schiphol Airport in de nieuwe structuur circa vijf minuten terwijl dit nu 21 minuten is. Vanuit reizigersaantallen bezien is de impact van deze uitruil van beide overstappen neutraal.

5.3 Versnelling Intercity Nijmegen – Schiphol Airport

De Intercity Nijmegen – Arnhem – Utrecht – Schiphol Airport (serie 3100) rijdt na Schiphol Airport door naar Den Haag Centraal. Door de nieuwe structuur hoeft deze treinserie niet meer in te wachten op station Amsterdam Bijlmer ArenA. Een rechtstreekse reis tussen Nijmegen, Arnhem Centraal, Amsterdam Zuid en Schiphol Airport met deze serie is hierdoor vier tot vijf minuten sneller.

5.4 Bediening station Veenendaal – De Klomp

Station Veenendaal-De Klomp wordt over de dag maximaal door twee in plaats van drie treinseries bediend. Hiermee wordt voorkomen dat de dienstregeling onnodig vaak verspringt. Hierover is afstemming geweest met de regionale OV-bedrijven om goede aansluitingen op het onderliggende OV te kunnen blijven bieden.

Bediening Veenendaal-De Klomp op maandag tot en met donderdag:

- Bediening door Intercity 3000 op de momenten dat Intercity 3200 niet rijdt. De vertrektijden richting Utrecht zijn dan .18 en .48 en richting Arnhem .14 en .44. Dit geldt in de ochtend tot circa 07:00 uur en in de avond vanaf circa 19:00 uur.
- Bediening door Intercity 3200 op de momenten dat deze rijdt. De vertrektijden richting Utrecht zijn dan .07 en .37 en richting Utrecht .22 en .52. Dit geldt tussen circa 07:00 en 19:00 uur.

Bediening Veenendaal-De Klomp op vrijdag tot en met zondag:

- Bediening door Intercity 3000 in basis op dezelfde momenten als op maandag tot en met donderdag. De vertrektijden richting Utrecht zijn dan .18 en .48 en richting Arnhem .14 en .44. Dit geldt voor de (vroege) ochtend en de avond vanaf circa 19:00 uur met kleine verschillen tussen de vrijdag, zaterdag en zondag.
- Bediening door Intercity 3100 overdag. De vertrektijden richting Utrecht zijn dan .02 en .32 en richting Arnhem .27 en .57.

Net als bij de eerdere introductie van de tienminutentrein in 2022 loopt NS ook nu weer tegen de beperkingen van de infrastructuur aan. Hierdoor zijn de logistieke vrijheidsgraden en doorontwikkelmogelijkheden van de dienstregeling

zeer beperkt. Dit is ook de reden dat bijvoorbeeld station Veenendaal-De Klomp niet stabiel in één treinserie opgenomen kan worden.

5.5 Betere verbinding in het weekend en vroegere en latere treinen van en naar Arnhem en Nijmegen

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

Op maandag tot en met vrijdag rijdt NS een extra vroege Intercity van Arnhem Centraal naar Amsterdam (rit 3012, vertrek 05:31 uur). NS start Intercity 3114 (vertrek 05:46 uur uit Arnhem) in Utrecht Centraal op in plaats van in Arnhem Centraal. Hierdoor start de kwartierdienst vanuit Arnhem richting Utrecht een kwartier later op (om 06:00 uur).

Op maandag tot en met donderdag rijdt NS de laatste trein van Nijmegen (rit 3086, vertrektijd 23:43 uur) naar Utrecht Centraal door naar Amsterdam Centraal zodat reizigers vanuit Arnhem en Nijmegen een latere rechtstreekse verbinding met Amsterdam krijgen. Op vrijdag en zaterdag is dit in Dienstregeling 2024 al het geval. Het kunnen inleggen van rit 3086 op maandag tot en met donderdag tussen Utrecht en Amsterdam kan alleen als het onderhoudsrooster wordt aangepast. Dit is nu nog niet met zekerheid te zeggen.

Ook rijdt NS op maandag tot en met zondag Intercity 3176 na Utrecht Centraal (en zondag Schiphol Airport) door naar Den Haag Centraal. Daarnaast voegt NS op elke dag een extra Intercity toe vanuit Nijmegen (vertrektijd 21:28 uur) naar Schiphol Airport en Den Haag Centraal.

Tot slot wil NS Nijmegen in de vroege ochtend en late avond beter verbinden met de Randstad. Zo rijdt NS op zondagochtend Intercity 3022 als volwaardige Intercity (vertrek uit Nijmegen om 07:43 uur). Reizigers van en naar de tussengelegen stations kunnen gebruik maken van de Sprinter (vertrek uit Nijmegen om 07:03 uur of 08:03 uur). Op maandag tot en met zondag rijdt NS in de late avond Intercity 3085 (vertrek uit Arnhem Centraal om 00:05 uur) en

Intercity 3087 (vertrek uit Arnhem Centraal om 00:35 uur) tussen Arnhem en Nijmegen als volwaardige Intercity. Om deze ritten te kunnen versnellen rijdt NS maandag tot en met zondag een extra Sprinter van Arnhem Centraal (vertrektijd 00:41 uur, rit 7690) naar Nijmegen. Hierdoor krijgen reizigers van en naar stations Arnhem Zuid en Nijmegen Lent ook een extra late verbinding. De laatste Intercity (3091) van Arnhem Centraal (vertrektijd 01:35

uur) naar Nijmegen blijft stoppen in Elst (net als in Dienstregeling 2024). Op woensdag en donderdag is er nog een conflict met het onderhoudsrooster. Nu is nog niet met zekerheid te zeggen of deze kan worden aangepast.

5.6 Sprinter Utrecht – Tiel/'s-Hertogenbosch

De doorkoppeling van de Sprinters op het traject Woerden-Geldermalsen verschilt op maandag tot en met donderdag overdag en op vrijdag, zaterdag, zondag en in de avonduren:

Maandag tot en met donderdag overdag:

- Twee keer per uur Sprinter 's-Hertogenbosch – Utrecht – Leiden (serie 8800)
- Twee keer per uur Sprinter Tiel – Utrecht – Den Haag Centraal (serie 6900)

Vrijdag, zaterdag, zondag en in de avonduren:

- Twee keer per uur Sprinter 's-Hertogenbosch – Utrecht – Den Haag Centraal (serie 6000)
- Twee keer per uur Sprinter Tiel – Utrecht – Leiden (serie 6700)

5.7 Belangrijkste reizigerseffecten

Voordelen:

- Circa 32.000 reizen per dag profiteren van vier tot vijf minuten reistijdverkorting door het versnellen van de Intercity Nijmegen – Arnhem – Utrecht – Schiphol Airport (serie 3100).
- Circa 12.000 reizen per dag profiteren op maandag tot en met donderdag van de herintroductie van de tienminutentrein in de het dal (tussen de spitsen) tussen Arnhem, Utrecht Centraal, Schiphol Airport en verder.

6 Utrecht: frequentieverhogingen en betere bereikbaarheid in de vroege ochtend en late avond

Voor de uitwerking van de Intercity's Arnhem/Eindhoven – Utrecht – Schiphol/Amsterdam verwijst NS naar Hoofdstuk 5 en voor de uitwerking naar de corridor Utrecht – Woerden – Leiden naar hoofdstuk 11.

6.1 Latere reismogelijkheid Sprinter Utrecht Centraal – Amersfoort

De laatste Sprinter van Utrecht Centraal naar Amersfoort Centraal (serie 5600) vertrekt voortaan op maandag tot en met vrijdag om 00:20 uur vanuit Utrecht Centraal (rit 5689). Hiermee is de laatste reismogelijkheid vanuit Utrecht naar Bilthoven en Den Dolder een kwartier later en vanuit Bilthoven en Den Dolder naar Amersfoort Centraal een uur later dan in Dienstregeling 2024.

6.2 Sprinter Utrecht Centraal – Baarn rijdt elk half uur

NS rijdt de Sprinter tussen Utrecht Centraal en Baarn (serie 5500) zeven dagen in de week elk half uur tot ongeveer 22:00 uur. Daarna rijdt NS tot middernacht één keer per uur. Hiermee herstelt NS grotendeels de ontstane uurdiensten in de avonduren en in het weekend.

Ongewijzigd blijft dat NS tot 13:15 uur in Baarn een aansluiting biedt vanuit Soest richting de Sprinter naar Amsterdam Centraal (serie 5800) en vanaf 13:15 uur een aansluiting biedt vanuit Amsterdam op de Sprinter richting Soest. Na 22:00 uur biedt de Sprinter Utrecht – Baarn in Baarn altijd een aansluiting van en naar Hilversum. Dit verkort de reistijd van Baarn naar Utrecht met circa vijf minuten.

6.3 Extra vroege en late treinen tussen Utrecht, Hilversum en Almere

In Dienstregeling 2024 werd de Sprinter Utrecht – Almere (serie 4900) de basistrein tussen Hilversum en Utrecht Centraal. In Dienstregeling 2025 voegt NS treinen toe. Op zaterdagochtend rijdt NS in beide richtingen twee extra Sprinters tussen Utrecht Centraal en Hilversum (ritten 4914 en 4918), waardoor vanaf circa 05:30 uur meteen een halfuurdienst ontstaat tussen beide steden.

NS rijdt op vrijdag- en zaterdagavond de laatste Sprinter van Almere Centrum naar Utrecht Centraal een uur later, namelijk om 00:51 uur uit Almere (rit 4991). Hiermee kunnen reizigers in het weekend vanuit Flevoland en het Gooi nog laat reizen naar Utrecht Centraal, waar zij eventueel kunnen overstappen op het nachtnet.

6.4 Frequentieverhoging tussen Utrecht, Hilversum, Weesp en Hoofddorp

NS rijdt in Dienstregeling 2025 de Sprinter Utrecht – Hilversum – Hoofddorp (serie 5700) weer op vrijdag, zaterdag en zondag. Hiermee brengt NS op die dagen de kwartierdienst terug in het Gooi. Op werkdagen rijdt de Sprinter Utrecht – Hilversum – Hoofddorp vanaf de vroege ochtend tot circa 20:00 uur. Op zaterdagavond en zondagavond rijdt NS nog een extra rit van Utrecht Centraal via Weesp naar Hoofddorp gezien de vervoersvraag (rit 5768). Op zaterdag rijdt deze Sprinter vanaf 09:00 uur en op zondag vanaf 10:00 uur.

6.5 Hogere frequentie station Utrecht Overvecht

De trein tussen Utrecht Centraal en Utrecht Maliebaan (het spoorwegmuseum) stopt ook op station Utrecht Overvecht. Hierdoor profiteren reizigers tussen Utrecht Centraal en Utrecht Overvecht van meer verbindingen en verbetert de reis tussen het Gooi en de regio Amersfoort enerzijds en het spoorwegmuseum anderzijds.

6.6 Sprinter Amsterdam Centraal – Amersfoort – Amersfoort Vathorst: vaker van en naar Vathorst

De Sprinter Amsterdam Centraal – Amersfoort – Amersfoort Vathorst (serie 5800) rijdt in Dienstregeling 2024 na 20:00 uur niet tussen Amersfoort Centraal en Amersfoort Vathorst. NS wil de bediening op dit traject uitbreiden. De Sprinter Amsterdam Centraal – Amersfoort zal in Dienstregeling 2025 op zondag tot en met donderdag tot circa 22:00 uur doorrijden van en naar Amersfoort Vathorst. Op vrijdag en zaterdag rijdt deze Sprinter tot circa 00:00 uur van en naar Amersfoort Vathorst.

Op werkdagen (rit 5816, vertrektijd 06:22 uur) en op zondag (rit 5824, vertrektijd 08:22 uur) rijdt NS twee ritten niet vanaf Amersfoort Vathorst maar vanaf Amersfoort Centraal omdat hiermee de treindienst efficiënter kan worden opgestart.

In Dienstregeling 2024 reed Sprinter 5800 na Amsterdam Centraal door richting Hoofddorp. Vanwege de Airport Sprinter rijdt deze Sprinter voortaan van en naar Amsterdam Centraal.

6.7 Gewijzigde structuur traject Den Haag / Rotterdam - Gouda – Utrecht – Amersfoort – Amersfoort Schothorst

De Intercity's Den Haag Centraal – Utrecht Centraal rijden voortaan elk half uur door naar Enschede (serie 1700), in plaats van één keer per uur. De overige twee Intercity's rijden voortaan door via Amersfoort Centraal naar Zwolle en vervolgens naar Groningen (één keer per uur, serie 500) en Leeuwarden (één keer per uur, serie 600). Daarmee ontstaan snellere rechtstreekse reismogelijkheden tussen Den Haag Centraal enerzijds en Noord-/Oost-Nederland anderzijds.

De Intercity's die voorheen vanuit Rotterdam via Gouda en Utrecht naar Amersfoort en Groningen/Leeuwarden reden, rijden in de nieuwe structuur tot Utrecht (serie 2000). Reizigers tussen Rotterdam en Amersfoort houden een rechtstreekse verbinding via de HSL-route Schiphol Airport – Hilversum (reistijd 67 minuten), of stappen voortaan over in Gouda (58 minuten, huidige reistijd 57 minuten).

Doordat de Intercity's vanuit Amersfoort Schothorst ieder half uur via Schiphol Airport en de HSL naar Rotterdam Centraal rijden, stappen Intercity-reizigers tussen Amersfoort Schothorst en Utrecht Centraal en Den Haag Centraal voortaan over in Amersfoort Centraal.

6.8 Frequentieverhogingen Den Haag / Rotterdam - Gouda – Utrecht

NS breidt de frequentie van de Intercity's tussen Den Haag en Utrecht en tussen Rotterdam en Utrecht uit ten opzichte van Dienstregeling 2024. Zo starten de kwartierdiensten voortaan al op vrijdagochtend in plaats van vrijdagmiddag.

Op zaterdagochtend starten de kwartierdiensten een uur eerder (rond 10:00 uur) en op zondagochtend een kwartier eerder (10:33 uur vanuit Utrecht, 10:50 uur vanuit Rotterdam).

Op maandag tot en met donderdag rijdt de kwartierdienst vanuit Rotterdam richting Utrecht een kwartier langer door (vertrek 20:50 uur), in de andere richting stopt de kwartierdienst in de avond elke dag een kwartier eerder (20:33 uur).

Op vrijdag en zaterdag rijdt NS de laatste Intercity van Zwolle naar Utrecht Centraal door naar Den Haag Centraal (vertrek uit Utrecht Centraal om 00:43 uur) waardoor een extra late reismogelijkheid ontstaat naar Den Haag Centraal.

6.9 Frequentieverhoging Sprinter Breukelen – Driebergen-Zeist – Rhenen

De sprinter Breukelen – Rhenen (serie 7300) biedt net als voorgaande jaren de basisbediening op dit traject. In de spits vult NS dit aan met de Sprinter Uitgeest – Driebergen-Zeist (serie 7400) waardoor er op die momenten tussen Breukelen en Driebergen-Zeist vier Sprinters per uur rijden.

Vanuit Rhenen vertrekt de eerste Sprinter op werkdagen voortaan een kwartier later, namelijk om 06:08 uur (aankomst in Utrecht om 06:46 uur), in plaats van 05:53 uur. Tussen Utrecht en Breukelen rijdt op werkdagen in beide richtingen de eerste Sprinter tien minuten eerder. De eerste Sprinter in beide richtingen rijdt voortaan vanaf of tot Breukelen en biedt daar een overstap vanuit of richting Amsterdam. In de late avond voegt NS een rit toe, namelijk een Sprinter van 00:28 uur vanuit Breukelen naar Utrecht waardoor NS tot circa 01:30 uur een halfuurdienst rijdt. De late rit van Rhenen naar Den Helder (rit 7384, vertrek 23:38 uur uit Rhenen) rijdt voortaan niet verder dan Breukelen, waar een

overstap geboden wordt op een vervangende Sprinter richting Amsterdam en verder.

Tussen Driebergen-Zeist, Breukelen en Uitgeest rijdt NS in de brede spits een derde en vierde Sprinter (serie 7400). NS voegt in de ochtendspits drie extra ritten toe van Utrecht Centraal (vertrek om 08:24, 08:54 en 09:24 uur) naar Driebergen-Zeist en van Driebergen-Zeist naar Amsterdam Centraal (vertrek om 08:51, 09:21) en naar Utrecht Centraal (vertrek om 09:51 uur).

In de avondspits start NS eerder met de kwartierdienst vanuit Driebergen-Zeist (de eerste Sprinter vertrekt om 15:21 naar Utrecht Centraal en Uitgeest). Vanuit Amsterdam Centraal richting Utrecht start NS de kwartierdienst één uur eerder op (vanaf 14:39 uur) en rijdt aan het einde van de avondspits een extra Sprinter van Amsterdam Centraal (vertrek om 19:09 uur) naar Utrecht Centraal. Ook vanuit Utrecht Centraal rijdt een extra sprinter om 19:08 uur naar Amsterdam Centraal. De laatste sprinter van Amsterdam Centraal (vertrek om 19:23) naar Uitgeest vervalt.

6.10 Belangrijkste reizigerseffecten

Voordelen:

- Circa 5.000 reizen per dag profiteren van de halfuurdienst in het weekend tussen Utrecht en Baarn.
- Circa 150 reizen per dag profiteren van de langere kwartierdienst tussen Amersfoort Centraal en Amersfoort Vathorst.
- Circa 23.000 reizen per dag profiteren van de kwartierdienst op vrijdag tussen Den Haag / Rotterdam en Utrecht.

Nadelen:

- Circa 2.800 reizen per dag tussen Rotterdam en Amersfoort en verder krijgen een extra overstap op Utrecht Centraal of reizen rechtstreeks via Schiphol.
- Minder dan 20 reizen per dag kunnen tussen Amersfoort Vathorst en Amersfoort Centraal niet meer gebruik maken van rit 5816.

7 Noord-Holland: introductie Airport Sprinter en frequentieverhogingen in de spits en late avond

7.1 Airport Sprinter Amsterdam Centraal – Schiphol – Hoofddorp

NS introduceert in 2025 de Airport Sprinter tussen Hoofddorp, Schiphol Airport en Amsterdam Centraal. Deze treindienst (series 8100, 8200, 8300, 8400) rijdt zeven dagen per week hoogfrequent, namelijk acht keer per uur op het grootste deel op de dag.

In combinatie met de Sprinter Hoorn Kersenboogerd – Hoofddorp (serie 4100) ontstaat er hierdoor via de Westtak tussen Hoofddorp en Amsterdam Sloterdijk een frequentie van tien Sprinters per uur.

De bereikbaarheid van station Amsterdam Lelylaan verbetert aanzienlijk: de frequentie tussen Amsterdam Lelylaan en Amsterdam Centraal gaat van vier naar acht treinen per uur en tussen Amsterdam Lelylaan en Schiphol Airport van zes naar tien treinen per uur (acht keer per uur van en naar Amsterdam Centraal, twee keer per uur van en naar Zaandam en Hoorn)

NS herstelt de kwartierdienst tussen Schiphol Airport en Lelystad in de daluren en op zaterdag (zie hoofdstuk 9). Hiermee rijdt NS op de deeltrajecten met verschillende series tussen Rotterdam Centraal, Schiphol Airport, Amsterdam Zuid, Almere en Lelystad op maandag tot en met vrijdag tussen circa 06:30 uur en circa 20:00 uur een kwartierdienst met Intercity’s. Op zaterdag is dit tussen circa 10:00 uur en circa 20:00 uur. Op zondag rijdt NS tussen Schiphol Airport en Lelystad Centrum een halfuurdienst met Intercity’s.

Door deze nieuwe structuur rijden de Sprinters (series 4600 en 5800) tussen Weesp en Amsterdam Centraal niet meer verder richting Schiphol Airport, zij keren op Amsterdam Centraal. Reizigers die doorreizen naar Amsterdam Sloterdijk, Amsterdam Lelylaan, Schiphol Airport en Hoofddorp stappen over op de Airport Sprinter.

Reizigers die vanuit Rotterdam Centraal via de HSL naar Amsterdam Centraal reizen, stappen in Schiphol Airport over op de Airport Sprinter. Deze reizigers

kunnen het centrum van Amsterdam vanaf Amsterdam Zuid ook bereiken met een overstap op de metro (Noord/Zuidlijn).

7.2 Frequentieverhoging Intercity's Alkmaar – Amsterdam Centraal

NS verhoogt in Dienstregeling 2025 de frequentie op het traject Alkmaar - Amsterdam Centraal (serie 2700) op vrijdag voor 15:00 uur en op zaterdag en zondag. Hierdoor rijdt NS elke dag weer vier Intercity's per uur tussen Alkmaar en Amsterdam Centraal.

De Intercity Den Helder – Nijmegen (serie 3000) rijdt zeven dagen per week, de gehele dag twee keer per uur in beide richtingen. Dit is in de avonduren een uitbreiding ten opzichte van Dienstregeling 2024.

Aanvullend rijdt er maandag tot en met donderdag een Intercity Alkmaar – Maastricht (serie 2700), waarvan in de ochtendspits twee ritten starten in Den Helder en in de avondspits twee ritten doorrijden naar Den Helder. Op vrijdag tot en met zondag rijdt NS een Intercity Alkmaar – Amsterdam Centraal (serie 2700), op Amsterdam Sloterdijk is een overstap met de Intercity Enkhuizen – Maastricht (serie 2900).

Van maandag tot en met vrijdag start NS met de kwartierdienst tussen Alkmaar en Amsterdam Centraal om 06:14 uur, op zaterdag om 08:44 uur en op zondag om 09:44 uur. NS rijdt de kwartierdienst tot ongeveer 19:00 uur maar op zondagavond tot ongeveer 21:30 uur gezien de hogere vervoersvraag.

7.3 Intercity's Haarlem – Amsterdam Centraal

De Intercity Amsterdam Centraal – Haarlem – Leiden Centraal – Den Haag Centraal (serie 2100) rijdt in Dienstregeling 2025 zeven dagen per week. Op maandag tot en met donderdag en op zondag vertrekt de laatste rit in deze serie om 21:50 uur uit Amsterdam Centraal en eindigt in Haarlem.

In combinatie met de Intercity Amsterdam – Haarlem – Vlissingen (serie 2200/2300) rijden de hele week de gehele dag vier Intercity's per uur tussen Haarlem en Amsterdam Centraal. Op zaterdagochtend rijden de eerste drie treinen (tussen ongeveer 8:00 – 10:00 uur) in beide richtingen voortaan alleen

tussen Amsterdam Centraal en Haarlem. Dat sluit beter aan bij de vervoersvraag. Vanaf 10:00 uur rijdt NS een kwartierdienst tussen Amsterdam Centraal, Haarlem, Leiden Centraal en verder.

7.4 Spitspendel Alkmaar – Haarlem keert deels terug

NS wil de Intercity tussen Alkmaar en Haarlem in de spits (serie 3400) deels weer rijden met twee ritten per spitsrichting. In de ochtendspits rijdt NS vanuit Alkmaar om 07:20 en 07:50 uur een Intercity naar Haarlem die ook stopt op de stations Heiloo, Castricum en Beverwijk. In de avondspits vertrekken de Intercity's uit Haarlem om 17:12 en 17:42 uur richting Alkmaar met dezelfde tussenstops. De reistijd tussen Alkmaar en Haarlem neemt af met ongeveer elf tot dertien minuten. Op vrijdag is de reizigersvraag lager en rijdt NS deze treinen niet.

7.5 Traject Haarlem – Alkmaar

Tussen Haarlem en Alkmaar rijden in Dienstregeling 2025 twee sprinters per uur van Hoorn naar Amsterdam via Alkmaar en Haarlem (serie 4800). De laatste reismogelijkheid van Alkmaar naar Hoorn wordt op zondag tot en met donderdag een half uur later, namelijk om 00:01 uur vanuit Alkmaar naar Hoorn (rit 4889). Op vrijdag en zaterdag blijft de laatste reismogelijkheid om 00:31 uur vanuit Alkmaar (rit 4891).

7.6 Sprinter Hoorn Kersenboogerd – Hoofddorp

Deze trein rijdt in Dienstregeling 2024 nog tot Den Haag Centraal op maandag tot en met donderdag. In Dienstregeling 2025 rijdt deze Sprinter tussen Hoorn Kersenboogerd en Hoofddorp (serie 4100). Reizigers tussen Hoorn en Nieuw-Vennep, Sassenheim, Leiden en verder stappen in Schiphol Airport over.

De Sprinter zal zeven dagen per week twee keer per uur rijden, ook in de avonduren en in het weekend. NS biedt de laatste reismogelijkheid elke dag van de week van Hoofddorp naar Hoorn een half uur later, namelijk om 00:08 uur vanuit Hoofddorp. De laatste twee Sprinters van de dag (ritten 4182 en 4184, vertrek uit Hoofddorp om 23:38 uur en 00:08 uur) rijden tot Hoorn.

7.7 Intercitystop Purmerend

NS is na goed overleg met de gemeente Purmerend en de Mobiliteitsregio Amsterdam in Dienstregeling 2023 gestart met de pilot om de Intercity Enkhuizen – Amsterdam Centraal (in Dienstregeling 2024 serie 4500, in Dienstregeling 2025 serie 3700) in de spits extra te laten stoppen op station Purmerend. De pilot wordt medio 2024 geëvalueerd. Afhankelijk van de uitkomsten continueert NS de Intercitystop op Purmerend wel of niet.

7.8 Sprinter Uitgeest – Amsterdam

NS rijdt de Sprinter 4000 van Uitgeest via Breukelen en Woerden naar Rotterdam zeven dagen per week twee keer per uur. In aanvulling daarop rijdt NS in de ochtend- en avondspits van maandag tot en met vrijdag in de spits een derde en vierde Sprinter per uur tussen Uitgeest, Amsterdam en Breukelen (serie 7400). In hoofdstuk 6.9 heeft NS de wijzigingen beschreven.

De late rit van de Sprinter Rhenen – Amsterdam/Alkmaar/Den Helder wordt tussen Amsterdam Centraal en Alkmaar/Den Helder vervangen door een extra Intercity vanuit Nijmegen (rit 3086). Deze rit rijdt op maandag tot en met donderdag van Nijmegen naar Alkmaar, op vrijdag en zaterdag naar Den Helder, en stopt tussen Amsterdam Centraal en Alkmaar/Den Helder op alle tussengelegen stations. Hierdoor wordt voor late reizigers vanuit Utrecht richting Noord-Holland een snellere, rechtstreekse reis geboden.

7.9 Sprinter Amsterdam – Haarlem – Zandvoort/Hoorn

In Dienstregeling 2025 rijden vier Sprinters per uur tussen Amsterdam en Haarlem, waarvan twee Sprinters per uur doorrijden naar Zandvoort (serie 5400) en twee Sprinters per uur naar Alkmaar en Hoorn (serie 4800). Beide series rijden zeven dagen per week, de gehele dag, nagenoeg altijd twee keer per uur.

De eerste Sprinter van Amsterdam Centraal op werkdagen richting Zandvoort vertrekt voortaan een half uur eerder (rit 5427, vertrek 06:11 uur uit Amsterdam Centraal). Op zondag rijdt NS een extra rit van Amsterdam Centraal naar Zandvoort (rit 5435, vertrek 08:11 uur uit Amsterdam) zodat vanaf 08:00 uur twee keer per uur wordt gereden. Op zondag wordt de laatste rit vanuit

Zandvoort naar Haarlem een halfuur eerder gereden dan in Dienstregeling 2024, namelijk om 00:19 uur (rit 5480). De laatste rit van Haarlem naar Zandvoort vertrekt eveneens een halfuur eerder op zondag, namelijk om 00:00 uur.

NS rijdt in 2025 extra treinen van en naar Zandvoort tijdens het strandseizoen, met dezelfde structuur als in dienstregeling 2022 en eerder. Serie 5400 tussen Amsterdam en Zandvoort vormt de basistrein en rijdt de gehele dag. Afhankelijk van de verwachte drukte en bij een temperatuur van 22 graden of hoger zal de frequentie opgehoogd worden naar vier ritten per uur (serie 15400) tussen Haarlem en Zandvoort, of zelfs naar zes ritten per uur (serie 25400) tussen Haarlem en Zandvoort.

7.10 Sprinters rondom de knoop Weesp rijden weer elk kwartier

De knoop Weesp bestaat in Dienstregeling 2025 uit de volgende vier treinseries:

Het ene kwartier:

- Twee keer per uur Sprinter Lelystad – Almere – Weesp – Schiphol – Leiden – Den Haag (serie 4300).
- Twee keer per uur Sprinter Amersfoort – Hilversum – Weesp – Amsterdam Centraal (serie 5800).

Het andere kwartier:

- Twee keer per uur Sprinter Almere Oostvaarders – Weesp – Amsterdam Centraal (serie 4600, tot ongeveer 20:00 uur).
- Twee keer per uur Sprinter Utrecht – Hilversum – Weesp – Schiphol – Hoofddorp (serie 5700, tot ongeveer 20:00 uur) .

NS rijdt in Dienstregeling 2025 elke dag kwartierdiensten met Sprinters rond Weesp tot ongeveer 20:00 uur en daarna elk half uur. Dit is een forse uitbreiding ten opzichte van Dienstregeling 2024.

De Sprinter tussen Utrecht, Hilversum, Weesp en Hoofddorp (serie 5700) rijdt dus voortaan weer zeven dagen per week tot 20:00 uur, ook in de daluren. De stations op dit traject worden daarmee weer elk kwartier bediend. Op zaterdagavond en zondagavond rijdt NS nog een extra rit van Utrecht Centraal via Weesp naar Hoofddorp gezien de vervoersvraag.

7.11 Nachttrein Alkmaar – Amsterdam

NS is voornemens vanaf Dienstregeling 2025 een nachttrein tussen Alkmaar en Amsterdam te gaan rijden. Deze nachttrein wordt tot stand gebracht op verzoek van de gemeente Alkmaar en vindt plaats onder voorbehoud van instemming en financiering van de gemeenteraad van Alkmaar (Q1 2024). De nachttrein zal rijden in de nacht van vrijdag op zaterdag en in de nacht van zaterdag op zondag en zal geen andere stations aandoen. De frequentie van de nachttrein en tijdstippen zijn onderdeel van de nadere uitwerking en afstemming tussen NS en de gemeente Alkmaar.

7.12 Sprinter Hoofddorp - Leiden Centraal

De Sprinter Utrecht Centraal – Hilversum – Schiphol Airport rijdt voortaan op werkdagen na Hoofddorp verder naar Leiden Centraal. Hierdoor Rijdt NS elke werkdag, ook op vrijdag, weer vier Sprinters per uur overdag tussen Leiden Centraal en Schiphol Airport.

7.13 Belangrijkste reizigerseffecten

Voordelen:

- Circa 26.000 reizen per dag profiteren van de verhoogde frequentie tussen Amsterdam Lelylaan en Amsterdam Centraal / Schiphol Airport.
- Circa 4.600 reizen per dag tussen Amsterdam Zuid en Rotterdam Centraal profiteren van de rechtstreekse verbinding via de Hogesnelheidslijn.
- Circa 1.800 reizen per dag profiteren van de vier spitsritten per dag tussen Haarlem en Alkmaar.
- Circa 18.000 reizen per dag profiteren van de kwartierdienst tussen Alkmaar en Amsterdam Centraal op vrijdag, zaterdag en zondag overdag.
- Circa 8.500 reizen per dag profiteren van de halfuurdienst tussen Hoofddorp en Hoorn Kersenboogerd in het weekend.
- Circa 13.000 reizen per dag profiteren van de kwartierdienst met Sprinters tussen Hilversum en Amsterdam.

Nadelen:

- Circa 4.200 reizen per dag tussen Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal kennen voortaan een overstap op Schiphol Airport of gebruiken de Oude Lijn.
- Circa 10.400 reizen per dag tussen Amsterdam Muiderpoort en verder en Amsterdam Sloterdijk en verder hebben voortaan een overstap op Amsterdam Centraal.

8 Vrijdag en zaterdagavond: Amsterdam – Haarlem - Leiden

8.1 Forse uitbreiding Intercity's op de late vrijdag- en zaterdagavond tussen Amsterdam, Haarlem, Leiden en Den Haag

NS wil in Dienstregeling 2025 de Intercity's tussen Den Haag Centraal, Leiden, Haarlem en Amsterdam (serie 2100) op vrijdag- en zaterdagavond tot circa 00:30/01:00 uur elk kwartier rijden. Dit betekent een aanzienlijke verbetering voor reizigers in de westelijke Randstad in de avonduren op het gebied van frequentie en tussenliggende aansluitingen. NS verwacht dat deze uitbreiding stimuleert om in het weekend meer van de trein gebruik te maken in plaats van de auto omdat reizigers op die momenten minder op de reisplanner hoeven te letten en latere reismogelijkheden krijgen na bijvoorbeeld een concertbezoek.

Tot circa 00:30 uur rijden de volgende Intercity's:

- Twee keer per uur Intercity Amsterdam Centraal – Vlissingen (serie 2200/2300);
- Twee keer per uur Intercity Amsterdam Centraal – Den Haag Centraal (serie 2100);
- Twee keer per uur Intercity Utrecht Centraal– Schiphol Airport – Den Haag Centraal (serie 3100).

Tot circa 23:00 uur rijdt NS ook nog een derde en vierde Intercity tussen Schiphol Airport, Leiden Centraal en Rotterdam Centraal (serie 3500, Dordrecht – Schiphol Airport – Venlo) waardoor tot in de late avond op alle Intercitylijnen rond Leiden Centraal een kwartierdienst ontstaat.

8.2 Belangrijkste reizigerseffecten

Voordelen:

- Circa 7.500 reizen per dag profiteren van de kwartierdienst met Intercity's tussen Amsterdam en Den Haag op vrijdag- en zaterdagavond.

9 Flevoland: verbonden met de hogesnelheidslijn en frequentieverhogingen Sprinters en Intercity's

De nieuwe structuur van de dienstregeling in 2025 zorgt dat Flevoland kan profiteren van snellere verbindingen via de HSL. Er ontstaan snellere en rechtstreekse verbindingen van Lelystad en Almere naar Rotterdam, Breda en zelfs Antwerpen-Centraal en Brussel-Zuid. Ook rijdt NS weer kwartierdiensten met Sprinters en Intercity's in de daluren.

9.1 Intercityverbindingen Flevoland

Door de verbouwing van Amsterdam Centraal en de nieuwe structuur in Dienstregeling 2025 rijden twee Intercity's vanaf de HSL via Amsterdam Zuid door naar Almere Centrum en Lelystad. In Dienstregeling 2025 rijden de volgende Intercity-series in Flevoland (niet alle stations worden benoemd):

- Twee keer per uur Intercity Amsterdam Centraal – Almere Centrum (serie 2600).
- Eén keer per uur Intercity Lelystad Centrum – Almere Buiten – Almere Centrum – Duivendrecht – Amsterdam Zuid – Schiphol Airport – Rotterdam Centraal (serie 2400, rijdt maandag tot en met zaterdag tot ongeveer 20:00 uur).
- Eén keer per uur Intercity Lelystad Centrum – Almere Buiten – Almere Centrum – Duivendrecht – Amsterdam Zuid – Schiphol Airport – Rotterdam Centraal – Brussel-Zuid (serie 9500, maandag tot en met zaterdag na ongeveer 20:00 uur en op zondag niet op het traject Amsterdam Zuid – Lelystad).
- Twee keer per uur Intercity Groningen/Leeuwarden – Zwolle – Almere Centrum – Amsterdam Zuid – Schiphol Airport (serie 700/800)

9.2 Frequentieverhogingen Intercity's Lelystad – Almere – Schiphol Airport

Op het traject tussen Schiphol en Lelystad rijdt NS weer kwartierdiensten in de daluren en op zaterdag. Tussen Rotterdam Centraal en Lelystad Centrum wordt op werkdagen tussen 06:24 en 20:06 uur en op zaterdag tussen 09:54 en 20:06 uur vier keer per uur gereden.

9.3 Frequentieverhogingen Sprinters Almere – Weesp en verder

NS rijdt in Dienstregeling 2025 elke dag tot 20:00 uur weer kwartierdiensten met Sprinters rond Weesp. In vergelijking met Dienstregeling 2024 rijden de Sprinter Almere – Weesp – Amsterdam Centraal en de Sprinter Utrecht – Weesp – Hoofddorp weer overdag tussen de spitsen, alsmede op vrijdag t/m zondag overdag.

Door de komst van de Airport Sprinter rijdt de Sprinter tussen Almere Oostvaarders en Amsterdam Centraal niet meer verder richting Amsterdam Sloterdijk. Reizigers stappen in Amsterdam Centraal over. NS rijdt de Sprinter Lelystad Centrum – Hoofddorp (serie 4300) door van en naar Den Haag Centraal.

9.4 Betere bediening Almere Buiten en Duivendrecht

Station Almere Buiten wordt voortaan weer op maandag tot en met zaterdag overdag twee keer per uur bediend door een Intercity en zeven dagen per week tot 20:00 uur ook weer door vier Sprinters per uur. NS bedient Duivendrecht op maandag tot en met zaterdag tot ongeveer 20:00 uur twee keer per uur rechtstreeks met een Intercity van en naar Almere en Lelystad. Daarmee verbetert ook de verbinding tussen Flevoland en Amsterdam Zuidoost.

9.5 Verbinding Lelystad – Almere – Leiden – Den Haag

Reizigers tussen Almere en Lelystad enerzijds en Leiden en Den Haag anderzijds krijgen door de nieuwe structuur een extra overstap op Amsterdam Zuid. De reistijd van Almere naar Leiden bedroeg in Dienstregeling 2024 ongeveer 45 minuten zonder overstap. Dat wordt in Dienstregeling 2025 ongeveer 55 minuten met een overstap.

9.6 Intercity Almere Centrum – Amsterdam Centraal

NS rijdt de laatste Intercity van Amsterdam Centraal naar Almere in Dienstregeling 2025 een half uur later op vrijdag en zaterdag ten opzichte van Dienstregeling 2024, de laatste Intercity vertrekt op die dagen om 00:38 uur in plaats van 00:08 uur.

9.7 In de avonduren frequentieverhogingen Sprinter Lelystad – Zwolle (zie ook Hoofdstuk 3)

Door de gewijzigde tijdligging van de Sprinter boven Zwolle treden er ook wijzigingen op tussen Zwolle en Lelystad. NS rijdt de halfuurdienst elke dag in beide richtingen langer door in de avonduren. Ook rijdt NS de laatste Sprinter van Zwolle naar Lelystad een half uur later, namelijk om 00:37 uur. Dit is gunstig omdat reizigers vanuit veel gebieden een half uur later naar Kampen Zuid en Dronten kunnen vertrekken.

Op zondagochtend vertrekt de eerste trein uit Zwolle naar Lelystad een half uur eerder. Op zaterdag start NS de halfuurdienst op vanaf circa 08:30 uur vanuit Zwolle naar Lelystad en vanaf circa 09:30 uur uit Lelystad, dit is een half uur later dan in Dienstregeling 2024.

9.8 In het weekend een extra late Sprinter Almere – Hilversum – Utrecht

NS rijdt op vrijdag- en zaterdagavond de laatste Sprinter van Almere Centrum naar Utrecht Centraal een uur later, namelijk om 00:51 uur uit Almere. Hiermee kunnen reizigers in het weekend vanuit Flevoland en het Gooi nog laat reizen naar Utrecht Centraal, waar zij eventueel kunnen overstappen op het nachtnet.

9.9 Nachttrein Almere – Amsterdam

NS is voornemens per dienstregeling 2025 een nachttrein tussen Almere en Amsterdam te gaan rijden. Deze nachttrein wordt tot stand gebracht op verzoek van de gemeente Almere en vindt plaats onder voorbehoud van instemming en financiering van de gemeenteraad van Almere. De nachttrein zal rijden in de nacht van vrijdag op zaterdag en in de nacht van zaterdag op zondag en zal mogelijk ook Lelystad Centrum bedienen. De frequentie van de nachttrein en tijdstippen zijn onderdeel van de nadere uitwerking en afstemming tussen NS en de gemeente Almere, en eventueel Lelystad.

9.10 Belangrijkste reizigerseffecten

Voordelen:

- Circa 1.600 reizen per dag profiteren van de reistijdversnelling tussen Lelystad/Almere en Rotterdam;
- Circa 9.500 reizen per dag profiteren van de kwartierdienst op maandag tot en met zaterdag overdag tussen Lelystad Centrum, Almere Centrum, Amsterdam Zuid, Schiphol Airport en Rotterdam Centraal;
- Circa 2.400 reizen per dag profiteren van de rechtstreekse verbinding tussen Flevoland en Duivendrecht;
- Circa 6.600 reizen per dag profiteren van de uitgebreide bediening van Almere Buiten;
- Circa 2.800 reizen per dag profiteren van de kwartierdienst in de daluren en het weekend met Sprinters tussen Almere en Amsterdam Centraal.

Nadelen:

- Circa 2.400 reizen per dag tussen Flevoland en Leiden/Den Haag krijgen een extra overstap in Amsterdam Zuid.

10 Zuid-Holland: nieuwe tienminutenSprinter, frequentieverhogingen, avondtreinen in het weekend

Voor de uitbreiding van de tienminutendiensten van Intercity's en Sprinters op de Oude Lijn Dordrecht-Rotterdam-Den Haag-Leiden richting Schiphol en verder, verwijst NS naar hoofdstuk 5, voor de uitbreiding op vrijdag- en zaterdagavond naar hoofdstuk 8 en voor de uitwerking naar de corridor Utrecht – Woerden – Leiden naar hoofdstuk 11.

10.1 Introductie tienminutenSprinter Dordrecht – Rotterdam Centraal – Den Haag Centraal

Voor de start van Dienstregeling 2025 komen het derde en vierde spoor en een extra perron in de tunnel van Delft beschikbaar. Dit geeft mogelijkheden die NS graag benut om de bereikbaarheid van, naar, maar met name binnen dit gebied van de Zuidvleugel te verbeteren.

NS rijdt op maandag tot en met donderdag overdag (tussen circa 07:00 en 19:00 uur) elke tien minuten een Sprinter tussen Dordrecht, Rotterdam, Schiedam Centrum, Delft en Den Haag Centraal (series 5000, 5100 en 5200) die onderweg op alle stations stoppen. Dat is een forse uitbreiding en verbetering van de dienstregeling.

De nieuwe tienminutenSprinter sluit goed aan bij de verstedelijking rondom dit gedeelte van de Oude Lijn. In de omgeving van de stations worden op termijn 170.000 nieuwe woningen gerealiseerd. Ook is dit een mooie basis voor de toekomst: onder de noemer CitySprinter onderzoeken overheden, ProRail en NS een verdere verbetering van de Sprintertreindienst op dit traject.

Tussen Den Haag, Rotterdam en Dordrecht zijn veel ritten en vertrektijden van Sprinters gewijzigd. Op zondagochtend vervalt de eerste rit van Dordrecht naar Den Haag Centraal (vertrek 04:42 uur). De eerste Sprinters rijden op zondagochtend om 05:12, 06:12 en 07:12 uur van Dordrecht naar Den Haag. Daarna rijdt een halfuurdienst. Van Rotterdam Centraal naar Den Haag Centraal begint de uurdienst per Sprinter op zondagochtend om 06:36 uur. NS houdt verder de eerste en laatste mogelijkheden in stand (de laatste Sprinter vertrekt rond 00:30 uur vanuit Den Haag naar Dordrecht en om 00:40 uur van Dordrecht

naar Den Haag), en in de avonduren zijn ritten toegevoegd. Op zondag blijft de vroegste Sprinter van Den Haag Centraal naar Dordrecht (rit 5117, vertrek 04:56 uur uit Den Haag Centraal) in stand, maar rijdt NS de tweede rit van de dag niet om de dienstregeling efficiënter te maken. Daarna volgt een halfuurdienst.

Op zaterdag- en zondagochtend is de dienstregeling van de nachtnettrein die iets voor 06:00 uur op Rotterdam Centraal uit de richting Den Haag aankomt (rit 1417) iets aangepast, zodat in Rotterdam nog overgestapt kan worden op de Sprinter richting Dordrecht (rit 5119).

Om de tienminutenSprinter op het traject tussen Rotterdam Centraal en Den Haag Centraal mogelijk te maken zal de vijfde en zesde Intercity (serie 3200) niet meer op Schiedam Centrum stoppen. Schiedam houdt vier Intercity's per uur en krijgt twee extra sprinters per uur door de tienminutenSprinter.

Tussen Den Haag Centraal en Dordrecht rijdt op vrijdag vier keer per uur een Sprinter in een kwartiersligging (series 5000/5100).

10.2 Gewijzigde structuur traject Den Haag / Rotterdam - Gouda – Utrecht – Amersfoort

De Intercity's Den Haag Centraal – Utrecht Centraal rijden voortaan twee keer per uur door naar Enschede (serie 1700, was één keer per uur). De overige twee Intercity's rijden voortaan door via Amersfoort Centraal naar Zwolle en vervolgens naar Groningen (één keer per uur, serie 500) en Leeuwarden (één keer per uur, serie 600). Daarmee ontstaan snellere en meer rechtstreekse reismogelijkheden tussen Den Haag Centraal en Noord-/Oost-Nederland.

De Intercity's die voorheen vanuit Rotterdam via Gouda en Utrecht naar Amersfoort en Groningen/Leeuwarden reden, rijden in de nieuwe structuur tot Utrecht (serie 2000).

Reizigers tussen Rotterdam en Amersfoort behouden een rechtstreekse reismogelijkheid via de HSL (reistijd 67 minuten) of stappen voortaan over in Gouda (reistijd 58 minuten).

Op de momenten dat de Intercity's Rotterdam Centraal – Utrecht Centraal en Den Haag Centraal – Utrecht Centraal in een halfuurdienst rijden, rijden de Intercity's Rotterdam Centraal – Utrecht door van en naar Enschede.

10.3 Frequentieverhogingen tussen Utrecht en Gouda / Den Haag / Rotterdam

NS breidt de frequentie van de Intercity's tussen Den Haag en Utrecht en tussen Rotterdam en Utrecht uit ten opzichte van Dienstregeling 2024. Zo starten de kwartierdiensten voortaan al op vrijdagochtend in plaats van vrijdagmiddag.

Op zaterdagochtend starten de kwartierdiensten een uur eerder (rond 10:00 uur) en op zondagochtend een kwartier eerder (10:33 uur vanuit Utrecht, 10:50 uur vanuit Rotterdam).

Op maandag tot en met donderdag rijdt de kwartierdienst vanuit Rotterdam richting Utrecht een kwartier langer door (vertrek 20:50 uur), in de andere richting stopt de kwartierdienst in de avond elke dag een kwartier eerder (20:33 uur).

Op vrijdag en zaterdag rijdt NS de laatste Intercity van Zwolle naar Utrecht Centraal door naar Den Haag Centraal (vertrek uit Utrecht Centraal om 00:43 uur) waardoor een extra late reismogelijkheid ontstaat naar Den Haag Centraal.

10.4 Intercity Roosendaal-Dordrecht/Den Haag Centraal – Haarlem – Amsterdam Centraal

De Intercity Den Haag Centraal – Amsterdam Centraal (serie 2100), die onderweg stopt te Leiden Centraal, Heemstede-Aerdenhout, Haarlem en Amsterdam Sloterdijk, rijdt voortaan ook op vrijdagochtend. Hierdoor rijdt NS vanaf vrijdagochtend op dit traject weer elk kwartier een Intercity.

NS voert voor de Intercity Vlissingen – Dordrecht – Leiden – Amsterdam (serie 2200) kleine optimalisaties door om beter op de reizigersvraag in te spelen:

- De eerste trein op maandag tot en met vrijdag tussen Amsterdam Centraal en Dordrecht richting Zeeland vertrekt voortaan een half uur eerder vanuit Amsterdam, namelijk om 05:00 uur;

- NS rijdt op zaterdag de eerste Intercity van Roosendaal richting Amsterdam Centraal voortaan een half uur eerder, namelijk om 06:01 uur;
- Op zondag vervalt de eerste Intercity tussen Dordrecht en Rotterdam. Tussen Rotterdam en Amsterdam blijft deze trein rijden. In plaats van de Intercity van 06:25 uur kunnen reizigers uit Dordrecht de Sprinter van 06:12 uur nemen en in Rotterdam overstappen op de trein richting Amsterdam;
- Op zondag vertrekt de eerste trein van Roosendaal een half uur eerder (om 07:01 uur) richting Amsterdam.

10.5 Sprinterdienst Den Haag Centraal – Leiden – Haarlem/Schiphol

NS maakt in Dienstregeling 2024 de lijnvoering van de Sprinters tussen Leiden en Den Haag simpeler omdat er minder wordt gewisseld tussen bestemmingen en vertrekmomenten dan voorheen. De volgende Sprinters rijden op dit traject:

- Twee keer per uur Sprinter Den Haag – Leiden – Schiphol – Weesp – Lelystad (serie 4300, zeven dagen per week, de hele dag);
- Twee keer per uur Sprinter (Den Haag –) Leiden – Haarlem (serie 6300, Den Haag – Leiden alleen op werkdagen overdag);
- Twee keer per uur Sprinter (Leiden –) Hoofddorp – Weesp – Utrecht (serie 5700, Leiden – Hoofddorp alleen op werkdagen overdag).

Reizigers tussen Sassenheim en Nieuw Vennep en bijvoorbeeld Amsterdam Lelylaan of Amsterdam Centraal stappen voortaan over op station Schiphol Airport.

De kwartierdienst in het Sprintersegment op werkdagen start een half uur later, maar gaat wel een uur langer door dan Dienstregeling 2024 (tot ongeveer 20:00 uur). Ook op vrijdag rijden weer vier Sprinters per uur op dit traject, dat was in Dienstregeling 2024 nog elk half uur.

In de avonduren en op vrijdag tot en met zondag heeft Sprinter 4300 een haltering van vijf minuten op Leiden Centraal, op de momenten dat de Intercity's rond Leiden Centraal in een halfuurdienst rijden verkort NS deze haltering.

NS wijzigt een aantal Sprinters tussen Haarlem en Leiden:

- In de vroege ochtend (maandag tot en met zaterdag) rijdt de eerste rit naar Haarlem (rit 6304) niet langer vanuit Den Haag Centraal (vertrek 05:22 uur), maar vanuit Leiden Centraal. Reizigers die gebruik maken van die Sprinter kunnen gebruik maken van een Sprinter die zeven minuten eerder rijdt en stappen in Leiden Centraal over;
- Op maandag tot en met vrijdag rijdt de tweede Sprinter van de dag vanuit Haarlem (vertrek 05:47 uur) al door naar Den Haag Centraal, in plaats van tot Leiden Centraal. De laatste rechtstreekse Sprinter van Haarlem naar Den Haag Centraal vertrekt een half uur later (19:17 uur uit Haarlem);
- Op maandag tot en met donderdag en zondag vertrekt de laatste Sprinter van Leiden Centraal naar Haarlem 22 minuten eerder (om 00:20 uur uit Leiden). Op vrijdag en zaterdag rijdt de laatste rit acht minuten later (6380, vertrek 00:50 uur uit Leiden Centraal);
- Op zaterdagochtend rijdt de eerste Sprinter uit Den Haag Centraal naar Haarlem een half uur later (vertrek 05:52 uur uit Den Haag Centraal), hierdoor wordt in de ochtend elk uur gereden, in plaats van een gat van anderhalf uur na de eerste rit;
- Op zaterdagochtend vertrekt de eerste rit van Haarlem naar Leiden Centraal 22 minuten later (om 06:47 uur);
- Op zondagochtend wordt in beide richtingen een uur eerder twee keer per uur gereden (vanuit Haarlem om 08:47 uur, vanuit Leiden Centraal om 09:20 uur).

10.6 Laatste Intercity Zwolle – Utrecht Centraal – Den Haag Centraal

Op vrijdag en zaterdag rijdt NS de laatste IC Zwolle – Utrecht door naar Den Haag Centraal (rit 686 met vertrek Amersfoort Centraal om 00:26 uur en Utrecht om 00:43 uur), waardoor een extra late reismogelijkheid ontstaat naar Gouda en Den Haag Centraal vanuit het noorden en oosten.

10.7 Belangrijkste reizigerseffecten

Voordelen:

- Ongeveer 20.000 reizen per dag profiteren van de frequentieverhoging tussen Den Haag Centraal en Utrecht Centraal;
- Circa 250.000 reizen per dag profiteren van de tienminutentreinen tussen Rotterdam en Schiphol en tussen Dordrecht en Den Haag;
- Schiedam Centrum wisselt in de spits twee Intercity's in voor twee Sprinters – die beter aansluiten bij de verplaatsingsbehoefte van de Schiedamse reiziger. Schiedamse IC-reizigers naar Den Haag Laan van NOI, Leiden en verder krijgen in de spits minder rechtstreekse reismogelijkheden. In daluren krijgt Schiedam alleen maar extra reismogelijkheden. Per saldo gaat 80% van de Schiedamse reizigers erop vooruit.

Nadelen:

- Circa 1.500 reizen per dag tussen Noord-Nederland/Zwolle en Rotterdam Centraal moeten tijdelijk in Dienstregeling 2025 overstappen in Utrecht of Gouda;
- Circa 4.200 reizen per dag tussen Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal kennen voortaan een overstap op Schiphol Airport of gebruiken de Oude Lijn.

11 Utrecht – Woerden – Leiden: extra Sprinters

De basistrein tussen Utrecht Centraal en Leiden Centraal is de serie 8800 die stopt in Woerden, Bodegraven, Alphen a/d Rijn en Leiden Lammenschans. Deze trein rijdt zeven dagen per week van begin tot einde dienstregeling, al dan niet onder nummer 6700. Daarnaast rijden spitstreinen tussen Leiden, Alphen aan de Rijn, Woerden en Utrecht (serie 8900).

11.1 Frequentieverhoging: meer spitsritten

NS is voornemens om de frequentie tussen Leiden, Woerden en Utrecht uit te breiden in Dienstregeling 2025. Aan het einde van de ochtendspits wordt een half uur langer door gereden in beide richtingen tussen Leiden en Woerden. De kwartierdienst wordt in de middag anderhalf uur eerder opgestart (vertrek 14:53 uit Leiden en vertrek 14:55 uit Utrecht).

11.2 Spitsritten ook op vrijdag

NS gaat de spitstreinen tussen Leiden en Utrecht ook op vrijdag rijden, zodat elke werkdag vier treinen per uur rijden in de ochtend- en avondspits tussen Utrecht en Leiden via Alphen aan de Rijn. Zowel in de ochtend als avond rijdt NS hiermee vier uur lang een kwartierdienst tussen Leiden en Utrecht.

11.3 Utrecht – Woerden: in het dal kwartierdienst

In het dal rijdt NS weer de derde en vierde Sprinter per uur tussen Utrecht Centraal en Woerden. Hierdoor krijgen de stations tussen Utrecht en Woerden weer alle werkdagen overdag vier treinen per uur per richting in combinatie met de sprinter Den Haag Centraal - Utrecht Centraal. Hierdoor vervalt de stop van de basistrein (serie 8800) op Utrecht Leidsche Rijn die NS als compensatie in de loop van Dienstregeling 2024 wil invoeren. NS is daarnaast met de regio in gesprek over de bediening van Utrecht Leidsche Rijn.

11.4 Belangrijkste reizigerseffecten

Voordelen:

- Circa 1.600 reizen per dag profiteren van de langere kwartierdienst op maandag tot en met vrijdag overdag tussen Utrecht Centraal en Woerden;

- Circa 5.800 reizen per dag profiteren van de kwartierdienst op vrijdag in de ochtend- en avondspits tussen Utrecht Centraal en Leiden Centraal;
- Circa 2.200 reizen per dag profiteren van de frequentieverhoging in het dal en op vrijdag tussen Utrecht en Woerden.

12 Zuid-Nederland: meer Sprinters, in de avonduren meer Intercity's

12.1 Frequentieverhoging Sprinters

De Sprinter 's-Hertogenbosch – Eindhoven – Deurne (serie 4400) rijdt op het traject tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven een halfuurdienst op maandag tot en met zondag. Op het deeltraject tussen Eindhoven en Deurne rijdt NS op maandag tot en met zaterdag tot circa 20:00 uur een halfuurdienst, daarna en op zondag een uurdienst.

De Sprinter Tilburg Universiteit – Eindhoven – Weert (serie 6400) rijdt op maandag tot en met zaterdag tot circa 21:00 – 22:00 uur (afhankelijk van de richting) een halfuurdienst, daarna een uurdienst. Op zondag rijdt NS op het gedeelte tussen Eindhoven en Tilburg Universiteit een halfuurdienst tot circa 21:00 – 22:00 uur, op het traject tussen Eindhoven en Weert een uurdienst.

Op vrijdag tot en met zondag is de Sprinter Tilburg Universiteit – Weert net als in Dienstregeling 2024 geknipt in Eindhoven (serie 6400 rijdt Tilburg Universiteit – Eindhoven en serie 16400 rijdt Eindhoven – Weert). Een doorgaande verbinding is op deze momenten niet mogelijk doordat Intercity 3900 (Heerlen – Eindhoven) aan het perron in Eindhoven moet keren.

12.2 Structuur van de Dienstregeling: andere eindbestemmingen

NS wijzigt binnen de provincies Zeeland, Noord-Brabant en Limburg de frequenties en routes niet. Door de landelijke structuurwijziging zijn routes en eindbestemmingen buiten deze provincies wel gewijzigd.

Zo rijdt de Intercity van Breda via de HSL richting Schiphol Airport voortaan door naar Amsterdam Zuid en verder naar Amersfoort in plaats van naar Amsterdam Centraal. De Intercity Venlo – Eindhoven – Utrecht – Schiphol (serie 3500) rijdt voortaan altijd door naar Leiden en Dordrecht.

12.3 Eindhoven – Rotterdam Centraal – Den Haag Centraal

NS voert enkele kleine wijzigingen door in de Intercity Eindhoven – Den Haag Centraal (serie 1100):

- NS rijdt de laatste Intercity van Den Haag Centraal naar Eindhoven zeven dagen per week een half uur later. Deze trein vertrekt om 23:49 uur uit Den Haag Centraal en komt om 01:16 uur aan in Eindhoven;
- De eerste trein naar Eindhoven vertrekt maandag tot en met vrijdag voortaan om 05:45 uur uit Rotterdam Centraal (in plaats van vanuit Den Haag HS).

12.4 Frequentieverhogingen Intercity's in de avonduren

NS rijdt de kwartierdienst tussen Eindhoven en Utrecht Centraal (en verder richting Amsterdam Centraal/Schiphol-Airport, series 2900/3500) zeven dagen per week tot 23:00 uur in de avond door. Hierdoor is ook Venlo in de avonduren beter verbonden met de Randstad. De laatste rechtstreekse Intercity van Venlo naar Utrecht Centraal rijdt bijvoorbeeld twee uur later dan in Dienstregeling 2024.

12.5 Sprinter Roosendaal – Dordrecht

NS rijdt tussen Roosendaal en Dordrecht onveranderd twee keer per uur een Sprinter op werkdagen overdag (serie 5900) en één keer per uur in de avonduren en het weekend. Enkele incidentele doorkoppelingen van Sprinters (series 5100/5900) zijn niet meer nodig, gezien de aansluiting in Rotterdam Centraal tussen de Intercity's van en naar Utrecht Centraal en de Sprinters van en naar Dordrecht op de rustige momenten verbetert.

NS rijdt op werkdagen de eerste Sprinter van Roosendaal naar Dordrecht een half uur eerder, namelijk om 05:08 uur vanuit Roosendaal.

12.6 Sprinters Breda - 's-Hertogenbosch

Op dit traject rijdt serie 6600 (Dordrecht – Breda – 's-Hertogenbosch – Nijmegen/Arnhem Centraal) twee keer per uur, behalve in de late avond na 22:30 uur (dan één keer per uur). Late ritten zijn soms een half uur verschoven of toegevoegd om een regelmatig interval te bieden, de laatste reismogelijkheden blijven in stand.

12.7 Verbinding Randstad – Zeeland

NS rijdt de eerste Intercity van Amsterdam Centraal naar Vlissingen een half uur eerder, namelijk om 05:05 uur in plaats van 05:35 uur. Aangezien deze rit in Zeeland als snelle Intercity rijdt, kunnen reizigers vanaf Amsterdam Centraal om 07:51 uur in plaats van 08:39 al arriveren in Vlissingen.

12.8 Belangrijkste reizigerseffecten

Voordelen:

- Circa 14.000 reizen per dag profiteren van de frequentieverhoging van de Sprinters rond Eindhoven op zaterdag en zondag;
- Circa 1.700 reizen per dag profiteren van de kwartierdienst in de late avond tussen Utrecht en Eindhoven.

13 Internationaal (binnen HRN-concessie)

13.1 Verbetering Intercity Brussel

Het voornemen van NS en de Belgische vervoerder NMBS is het aantal treinverbindingen tussen Nederland en Brussel te verdubbelen, van 16 naar 32 per dag. Per dienstregeling 2025 komt er 16 keer per dag een snelle verbinding. Daarmee zijn reizigers zo'n 45 minuten sneller dan nu. De kortere reistijd is mogelijk door minder tussenstops (Schiphol, Rotterdam, Antwerpen) en het nieuwe startpunt Amsterdam Zuid, dat dichter bij de HSL ligt dan Amsterdam Centraal.

Daarnaast komt er een verbinding, ook 16 keer dag, die gaat rijden tussen Rotterdam Centraal, Breda en Brussel v.v. en zal blijven stoppen op alle huidige IC Brussel bediende tussengelegen stations. Hiermee blijft bijvoorbeeld Mechelen rechtstreeks verbonden met Nederland en behouden reizigers van en naar de Brusselse luchthaven Zaventem een directe trein met Nederland. Reizigers die vanaf deze stations naar Amsterdam willen reizen, stappen in Rotterdam Centraal over. De reistijd voor deze reizigers blijft vergelijkbaar met de huidige verbinding.

13.2 Luik – Maastricht

Vooruitlopend op de introductie van de Drielandentrein hebben NS en NMBS het aantal treinen tussen Luik en Maastricht per dienstregeling 2024 verhoogd naar 19 ritten op werkdagen, 18 ritten op zaterdagen en 17 ritten op zondagen. Naar verwachting wordt in het eerste halfjaar van 2024 de doorkoppeling richting Heerlen-Aken gerealiseerd en is de Drielandentrein een feit. Deze opzet, waarbij NS en NMBS met Arriva-materieel het gedeelte Maastricht-Luik exploiteren, wordt in de dienstregeling 2025 gecontinueerd.

13.3 Roosendaal – Antwerpen

De dienstregeling tussen Roosendaal en Antwerpen wijzigt niet.

14 Van capaciteitsaanvraag naar Dienstregeling

14.1 Risico’s

In deze paragraaf benoemt NS de risico’s die tot start Dienstregeling 2025 kunnen optreden.

Risico’s door conflicterende capaciteitsaanvragen

Het realiseren van de voorgenomen dienstregeling en in deze adviesaanvraag beschreven effecten is onder voorbehoud van de definitieve capaciteitsverdeling door ProRail in augustus 2024. Pas na de toewijzing van de capaciteit is zeker welke treinen gereden kunnen worden. Het kan zijn dat de capaciteitsverdeling van ProRail effecten heeft op de door NS gewenste dienstregeling.

Onderhoudsrooster 2025

Het onderhoudsrooster is de verzamelnaam voor de in de reguliere dienstregeling opgenomen sluiting van het spoor ten behoeve van onderhoud aan de infrastructuur door ProRail. Op vaste dagen in de week betekent dit op sommige trajecten dat enkele late treinen niet kunnen rijden, maar worden vervangen door bussen. Dit is opgenomen in de jaardienstregeling en terug te vinden in de reisplanner.

Beschikbaarheid van assets

Randvoorwaardelijk is de beschikbaarheid van voldoende middelen om de voorgenomen Dienstregeling 2025 uit te voeren.

Behandelen en opstellen

Voldoende capaciteit voor het behandelen en opstellen van materieel is een randvoorwaarde voor het uitvoeren van Dienstregeling 2025. Dit is nu op sommige locaties een potentieel risico.

Werkzaamheden

Naast de werkzaamheden tijdens het onderhoudsrooster wordt er met name in het weekend op diverse trajecten gewerkt aan verbetering en uitbreiding van het spoor. Werkzaamheden waarbij treinen niet kunnen rijden, leiden altijd tot

hinder. NS spant zich maximaal in om het ongemak voor reizigers zoveel mogelijk te beperken, onder andere door bussen in te zetten en extra personeel.

14.2 Uitwerking in kerstvakantie en hoogzomer

In de kerstvakantie en in de hoogzomer zijn er minder reizigers. NS past daarom de dienstregeling aan.

In de kerstvakantie rijdt NS een aantal spitstreinen niet, namelijk de Intercity Alkmaar – Haarlem (serie 3400), de Intercity Enkhuizen – Amsterdam Centraal (serie 3700), de spitsritten tussen Oss – 's-Hertogenbosch (serie 4400), de pendel tussen Harderwijk en Amersfoort Centraal (serie 5300), de pendel Groningen – Assen (serie 6200), de Sprinter Den Haag Centraal – Gouda Goverwelle (serie 6800) en de Sprinter Leiden – Woerden (serie 8900). De Sprinter Driebergen-Zeist – Uitgeest (serie 7400) rijdt niet tussen Driebergen-Zeist en Amsterdam Centraal. Tussen Amsterdam Centraal en Uitgeest rijdt deze Sprinter niet in de ochtendspits, maar juist wel extra tussen 09:30 uur en einde avondspits. Op de genoemde trajecten blijven twee of meer treinen per uur rijden.

De spitstreinen tussen Den Helder en Alkmaar (serie 2700) en tussen Almelo en Enschede (serie 7000) blijven wel rijden in de kerstvakantie.

Net als voorgaande jaren, is NS voornemens om de treindienst op 1 januari later op te starten. Diverse vroege treinen naar Schiphol Airport blijven rijden vanwege de ploegendiensten op de luchthaven. Ook onderzoekt NS de optie om op enkele trajecten vroeger op te starten, mogelijk in combinatie met nachtverbindingen op deze trajecten.

NS continueert de nachtbediening van Haarlem en de extra nachttreinen Amsterdam - Rotterdam in de vroege nieuwjaarsnacht, zoals voor het eerst gereden in de nacht van 31 december 2023 op 1 januari 2024. NS voegt een rit toe (vertrek Utrecht Centraal rond 06:45) waardoor er langere tijd een halfuurdienst rijdt. Daarnaast onderzoekt NS of de bediening van Amsterdam Muiderpoort, Amsterdam Lelylaan en Zaandam mogelijk is in de nieuwjaarsnacht.

In de hoogzomer van vier weken rijdt NS een aantal spitstreinen niet, namelijk de Intercity Alkmaar – Haarlem (serie 3400), de Intercity Enkhuizen – Amsterdam Centraal (serie 3700), de spitsritten tussen Oss – ’s-Hertogenbosch (serie 4400), de pendel tussen Harderwijk en Amersfoort Centraal (serie 5300), de pendel Groningen – Assen (serie 6200), de Sprinter Den Haag Centraal – Gouda Goverwelle (serie 6800) en de Sprinter Leiden – Woerden (serie 8900). Op deze trajecten blijven twee of meer treinen per uur rijden.

De spitstreinen tussen Den Helder en Alkmaar (serie 2700), de spitstreinen tussen Almelo en Enschede (serie 7000) en de Sprinter Driebergen-Zeist – Uitgeest (serie 7400) blijven in de hoogzomer rijden.

Bijlage 1. Gewijzigde serienummers/trajecten in Dienstregeling 2025

Serie-nummer 2025	Traject	Serienummer / traject 2024
500	Den Haag C – Groningen	• 500: Utrecht C – Groningen; • 2000: Den Haag C – Utrecht C.
600	Den Haag C – Leeuwarden	• 600: Utrecht C – Leeuwarden; • 2000: Den Haag C – Utrecht C.
700	Schiphol Airport – Groningen	700: Den Haag C – Groningen
800	Schiphol Airport – Leeuwarden	1800: Den Haag C – Leeuwarden
1700	Den Haag C – Enschede (2x/uur)	• 1600: Amersfoort C – Enschede (1x/uur); • 1700: Den Haag C – Enschede (1x/uur); • 11700 Den Haag C – Amersfoort C (1x/uur)

Serie-nummer 2025	Traject	Serienummer / traject 2024
1800	Breda – Amersfoort Schothorst (2x/uur)	• 900: Breda – Schiphol Airport; • 1600: Schiphol Airport – Amersfoort C (1x/uur) • 11600: Schiphol Airport – Amersfoort Schothorst (1x/uur) • 11700: Amersfoort C – Amersfoort Schothorst (1x/uur)
2000	Rotterdam C – Utrecht C	500/600: Rotterdam C – Utrecht C
2400	Rotterdam C – Lelystad C	• 2400: Schiphol – Lelystad C • 1000: Rotterdam C – Schiphol
2700	Alkmaar – Maastricht	Serie 800, zelfde traject
3100	Den Haag C – Nijmegen	• 3100: Schiphol – Nijmegen • 700/1800: Den Haag C – Schiphol
3500	Dordrecht – Venlo	• 3500: Schiphol – Venlo • 3700: Dordrecht – Venlo
3700	Enkhuizen – Amsterdam C (spits)	Serie 4500, zelfde traject

Serie-nummer 2025	Traject	Serienummer / traject 2024
4100	Hoofddorp – Hoorn Kersenboogerd	3300: Den Haag C – Hoorn Kersenboogerd
4900	Almere C – Utrecht C	Serie 14900 met stop op Hollandsche Rading, serie 4900 zonder stop
5200	Den Haag C – Dordrecht	5200: Rotterdam C – Dordrecht
5300	Harderwijk – Amersfoort C (spits)	Serie 15600, zelfde traject
5700	Leiden C – Weesp – Utrecht C	• 5700: Hoofddorp – Utrecht C • 3300: Leiden C – Hoofddorp
6000	Den Haag C – ‘s-Hertogenbosch (avond, vr-zo)	• 6000: Utrecht C – ’s-Hertogenbosch • 6900: Den Haag C – Utrecht C
6100	Zwolle – Groningen	Serie 8100, zelfde traject
6500	Vlissingen – Roosendaal	Serie 6100, zelfde traject
6700	Leiden C – Tiel (avond, vr-zo)	• 8800: Leiden C – Utrecht C • 6700: Utrecht C – Tiel

Serie-nummer 2025	Traject	Serienummer / traject 2024
6900	Den Haag C – Tiel (ma-do overdag)	• 6900: Den Haag C – Utrecht C • 6700: Utrecht C – Tiel
8100	Hoofddorp – Amsterdam C	Is er nu niet
8200	Hoofddorp – Amsterdam C	Is er nu niet
8300	Hoofddorp – Amsterdam C	Is er nu niet
8400	Hoofddorp – Amsterdam C	Is er nu niet
8800	Leiden C – 's-Hertogenbosch (ma-do overdag)	• 8800: Leiden C – Utrecht C • 6000: Utrecht C – 's-Hertogenbosch
9200	Rotterdam C – Brussel-Zuid	9200: Amsterdam C – Brussel-Zuid
9500	Lelystad C – Brussel-Zuid	Is er nu niet
11400	Nachtnet Leiden – Amsterdam Bijlmer	Serie 24400, zelfde traject

Serie-nummer 2025	Traject	Serienummer / traject 2024
21400	Diverse trajecten in het Nachtnet	• 21400: Eindhoven C/Rotterdam C – Utrecht C • 21500: Amsterdam C – Hilversum – Utrecht C • 22200: Haarlem – Amsterdam C • 22400: Amersfoort – Utrecht C • 23400: Nijmegen – Utrecht C