Vervoerplan NS 2026



Inhoud

Voorwoord 3

1 Inleiding 4
1.1 Beleidsprioriteiten 4
1.2 Consultatiereacties 5
1.3 Opbouw en leeswijzer 5

2 De reis van de klant 7
2.1 Een aantrekkelijk vervoerproduct in 2026 7
2.2 Van a naar b bij werkzaamheden 10
2.3 Service en toegankelijkheid 13

3 NS en omgeving 14
3.1 Samenwerking deur-tot-deurreis en duurzaamheid 14
3.2 Sociale veiligheid 15
3.3 Weerbaarheid: fysieke en digitale veiligheid 15
3.4 Programma's 16

4 Risicoanalyse 18
4.1 Treinmaterieel en personeel 18
4.2 Infrastructuur 18
4.3 Reizigersvraag 19
4.4 Veiligheid 19

5 Bijlagen 20
5.1 Overzicht van prestatie- en informatie-indicatoren 2026 20
5.2 Beleidsprioriteitenbrief 22



Voorwoord

Beste treinreiziger,

Gaan en staan waar je wil, is een keuze die miljoenen Nederlanders hebben dankzij het openbaar vervoer. De trein is daarin de ruggengraat, NS het belangrijkste spoorbedrijf. Geen NS zonder mijn NS-collega's: onze conducteurs, machinisten, monteurs, recruiters, IT'ers en retailmedewerkers zetten zich elke dag tot het uiterste in voor onze reizigers.

Samen vormen al die collega's een oer-Hollands bedrijf dat (als staatsdeelneming) in handen is van iedere Nederlander. Wij zijn een maatschappelijke dienstverlener, opereren duurzaam en rijden volledig op zonne- en windenergie. Zo'n bedrijf vangt ook veel wind: u vindt ons vrijwel elke dag terug in de kolommen van de krant. Soms leest u dan over meer en nieuwe verbindingen of over de aankoop van nieuw treinmaterieel, maar meestal gaat het toch over werkzaamheden aan het spoor of verstoringen in de dienstregeling.

In dit Vervoerplan nemen we wat afstand van die waan van die dag en geven we aan wat we doen om u als reiziger ook komend jaar weer een aantrekkelijke reis te blijven bieden. Er staat weer veel te gebeuren komend jaar.

ProRail werkt momenteel hard aan een grote renovatie van het Nederlandse spoor. Op veel plekken zijn onderdelen aan het einde van hun levensduur gekomen. Dat betekent dat overal in het land in het komende jaar weer technici en machines in de weer zullen zijn. Het budget hiervoor is zeker niet onbeperkt en het vinden van voldoende mensen voor aannemers is lastig. Daarom zijn er ook veel werkzaamheden overdag, buiten de vakantieperiodes. En dan is hinder voor u, de reiziger, onvermijdelijk.

Natuurlijk zetten we ons met ProRail en andere partners in de spoorsector volledig in om die hinder zoveel mogelijk te beperken. Voor ons als vervoerder betekent het omreisplannen maken, vervangend vervoer organiseren en duidelijke communicatie. U kunt gelukkig vaak begrip opbrengen voor verstoringen, maar wilt wel graag weten waar u aan toe bent.

We leven in een onrustige wereld. Oorlog woedt aan de rand van ons continent. Dat vraagt van de Nederlandse maatschappij en ook van NS om te werken aan onze weerbaarheid. Juist bij onverwachte en ontwrichtende gebeurtenissen moeten we het land in beweging houden. Dat vraagt om het bedenken van scenario's en het samenwerken met allerlei partners bij de overheid en bij andere organisaties.

Tot slot blijven we ons altijd inspannen om het treinkaartje de komende jaren betaalbaar te houden. We vinden het belangrijk om de prijsverhoging te beperken. Daarnaast zorgen we voor betaalbare opties met specifieke abonnementen en acties zoals de NS PrijsTijd Deals. Ook het veiligheidsgevoel van onze reizigers en collega's in de trein en op het station verliezen we niet uit het oog.

Mede namens mijn 21.000 collega's heet ik u ook in 2026 van harte welkom in de trein. Een fijne reis!

Wouter Koolmees



1 Inleiding

Voor u ligt het Vervoerplan 2026 van NS. In dit Vervoerplan beschrijven we de belangrijkste nieuwe maatregelen en acties die wij nemen om invulling te geven aan de Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033 (de HRN-concessie). We hebben kernachtig beschreven wat onze acties zijn, daarom is dit Vervoerplan bescheidener van omvang dan dat van vorig jaar. We geven inzicht in de ontwikkelingen en verwachtingen ten opzichte van vorig jaar. Voor de acties en maatregelen die doorlopen in 2026 verwijzen we naar het Vervoerplan 2025.

De HRN-concessie en de beleidsprioriteitenbrief, die NS van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) heeft ontvangen, vormen samen het kader voor ons Vervoerplan.

1.1 Beleidsprioriteiten

IenW heeft NS voor 2026 twee beleidsprioriteiten meegegeven. In paragraaf 5.2 hebben we de volledige beleidsprioriteitenbrief opgenomen. Hieronder zijn deze prioriteiten kort samengevat.

1. *Van a naar b bij werkzaamheden*
   IenW vraagt NS inzicht te geven in de voorbereidingen voor het vervoer tijdens bepaalde toekomstige werkzaamheden en in de maatregelen die NS neemt (tijdens deze specifieke werkzaamheden en in het algemeen bij werkzaamheden) om hinder voor reizigers zoveel mogelijk te beperken. Daarbij vraagt IenW specifiek in te gaan op de inzet van materieel, personeel, de externe communicatie en de samenwerking met ProRail, en om de geleerde lessen uit het programma Betrouwbaar Beter hierin te verwerken.

2. *Weerbaarheid, waaronder het bevorderen van fysieke en digitale veiligheid*
   IenW vraagt NS om prioriteit te geven aan het beoordelen, herijken en inrichten van processen en maatregelen, ten eerste om moedwillige verstoringen te voorkomen en te bemoeilijken en ten tweede om moedwillige verstoringen zo snel en effectief mogelijk te kunnen herstellen. Daarnaast vraagt IenW

aan NS om, in het kader van weerbaarheid, samen met ProRail en andere vervoerders scenario's te verkennen en uit te werken hoe (veilig) civiel vervoer in een conflictsituatie zo veel mogelijk door kan gaan. Tevens verzoekt IenW om eventuele verbeterpunten voor NS hieruit door te voeren.

1.2 Consultatiereacties

In de zomer van 2025 hebben wij de consultatieversie van het Vervoerplan, zoals de HRN-concessie voorschrijft, voorgelegd aan ProRail, decentrale vervoersautoriteiten en consumentenorganisaties. Wij danken deze partijen voor hun opmerkingen, vragen en adviezen, en gaan in onze reactie aan hen op alle punten in. We hebben het Vervoerplan op veel plaatsen kunnen verduidelijken en verbeteren dankzij de adviezen. De belangrijkste inhoudelijke punten zijn de volgende.

- De beschrijving van onze maatregelen op het gebied van reizigersspreiding in paragraaf 2.1.2, waaronder de inzet van kortingsproposities, leverde gevarieerde reacties op. Enkele decentrale overheden, vertegenwoordigd aan de landsdelige ov- en spoortafel, boden aan om gezamenlijk met dit thema aan de slag te gaan. Graag gaan wij hierover met deze overheden in gesprek.
- Van een groot aantal partijen kregen wij het verzoek om terughoudendheid te betrachten bij het doorvoeren van de tariefstijgingen waarover wij schrijven in hoofdstuk 4. Wij delen de zorg van deze partijen dat forse tariefstijgingen kunnen leiden tot het afhaken van treinreizigers. Wij hebben deze partijen laten weten te doen wat binnen onze mogelijkheden valt om dit te voorkomen.
- Terecht kregen wij van enkele partijen op paragraaf 2.2, Van a naar b bij werkzaamheden, het commentaar dat dit in de consultatieversie nog erg op hoofdlijnen is gebleven. Wij hebben deze paragraaf aangevuld en verduidelijkt, om meer aspecten van onze inzet op dit thema naar voren te brengen.

1.3 Opbouw en leeswijzer

In onderstaande tabel ziet u waar u de betreffende onderwerpen kunt terugvinden in dit Vervoerplan, of dat de tekst in het Vervoerplan 2025 ook voor 2026 geldt.

Concessievereisten

Artikel	Onderwerp	Terug te vinden in
Artikel 13	Spreiden	Paragraaf 2.1
Artikel 16	Toegankelijkheid	Paragraaf 2.3
Artikel 19	Fietsen in de trein	Vervoerplan 2025
Artikel 21	Reisinformatie	Vervoerplan 2025
Artikel 24	Service	Paragraaf 2.3
Artikel 32	Circulariteit	Paragraaf 3.1
Artikel 36	Sociale veiligheid	Paragraaf 3.2
Artikel 39	Samenwerking	Paragraaf 3.1
Artikel 43	Betalen in het OV	Vervoerplan 2025
Artikel 52	Prestatie-Indicatoren	Paragraaf 5.1
Artikel 60	Benchmark	Vervoerplan 2025
Artikel 61	Programma's	Paragraaf 3.4
Artikel 68	Ontwikkeling en innovatie	Vervoerplan 2025



Beleidsprioriteiten

Artikel	Onderwerp	Terug te vinden in
Artikel 51	Van a naar b bij werkzaamheden	Paragraaf 2.2
Artikel 51	Weerbaarheid	Paragraaf 3.3

Na de indiening van het Vervoerplan 2026 bij IenW is vastgesteld dat de tabel met Prestatie-indicatoren in paragraaf 5.1 onjuistheden bevatte. In de voorliggende versie is deze tabel gecorrigeerd met de juiste waarden.



2 De reis van de klant

We werken elke dag aan de kwaliteit van onze dienstverlening, om onze reizigers een prettige reis te bieden. In dit hoofdstuk beschrijven we hoe we werken aan een aantrekkelijk vervoerproduct, zowel in normale als in verstoorde of gewijzigde situaties (vooral door werkzaamheden aan het spoor): ook in 2026 zullen er talrijke en omvangrijke werkzaamheden zijn. Verder beschrijven we in dit hoofdstuk de ontwikkelingen op het gebied van service(verlening) en toegankelijkheid.

2.1 Een aantrekkelijk vervoerproduct in 2026

De aantrekkelijkheid van ons vervoerproduct komt tot uitdrukking in de prestatie-indicator Algemeen Klantoordeel. Dit cijfer drukt de tevredenheid uit van de reiziger over reizen met NS en wordt gemeten door middel van de OV-Klantenbarometer, die in de hele ov-sector wordt gebruikt. Deze is terug te vinden op de site van kennisplatform CROW. Belangrijke onderliggende factoren bij het Algemeen Klantoordeel zijn de reizigerspunctualiteit en de zitplaatskans.

2.1.1 Reizigerspunctualiteit: ontwikkelingen en maatregelen

Onze reizigers verwachten dat we volgens de dienstregeling rijden. De betrouwbaarheid van het treinvervoer drukken we uit in reizigerspunctualiteit, waarbij we het verschil meten tussen de aankomsttijd van de geplande en de gerealiseerde reis. We sturen hierop door een optimale dienstregeling te ontwerpen, waarmee zoveel mogelijk reizigers op tijd op hun bestemming komen. Hiervoor werken we samen met ProRail. We werken daarnaast voortdurend aan verbetering van de beschikbaarheid van ons materieel en aan een efficiënte inzet van ons personeel.

ProRail werkt aan het onderhouden en verbeteren van het spoornetwerk, waardoor op termijn een betere reizigerspunctualiteit kan worden gerealiseerd. Tijdens onderhouds- en verbouwingswerkzaamheden ontstaat hinder voor het treinverkeer, met soms een negatief effect op reizigerspunctualiteit. In paragraaf 2.2 gaan we in op de manier waarop we omgaan met werkzaamheden.

Een langjarig project, waar de spoorsector ook komend jaar aan werkt, is de invoering van ERTMS (European Rail Traffic Management System). Dit systeem vervangt het huidige treinbeveiligingssysteem ATB (automatische treinbeïnvloeding) op bepaalde trajecten en uiteindelijk in heel Nederland. ERTMS moet ervoor zorgen dat de capaciteit van het spoor wordt verhoogd en de veiligheid wordt verbeterd. De invoering gaat gepaard met een lagere beschikbaarheid van infrastructuur en materieel (die beide aangepast moeten worden) en personeel (dat opgeleid moet worden). Ook is er kans op kinderziektes. De invoering van ERTMS omvat meerdere stappen die de prestaties op sommige momenten negatief kunnen beïnvloeden, bijvoorbeeld ervaringsrijden op het traject Amsterdam – Utrecht. Ervaringsrijden is nodig om ervoor te zorgen dat de machinist na de opleiding praktijkervaring opdoet en routine opbouwt (en behoudt) met ERTMS. Dit leidt naar verwachting uiteindelijk tot minder negatieve effecten op de punctualiteit zodra ERTMS op meerdere trajecten beschikbaar is.

De Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL) vormt een heel specifiek en belangrijk onderdeel van het hoofdrailnet; voor verbindingen tussen kerngebieden binnen Nederland en tussen Nederland en delen van Europa. Deze lijn kent een complexe infrastructuur, met specifieke mogelijkheden en beperkingen, dat laatste ook als gevolg van constructieve gebreken aan de lijn. We werken samen met ProRail aan een zo betrouwbaar mogelijke dienstregeling op deze lijn. Helaas gelden al lange tijd snelheidsbeperkingen op de HSL en deze blijven voorlopig ook. Wij verwerken ze in onze dienstregeling en voorkomen op die manier vertraging zoveel mogelijk, maar kunnen de langere reistijd en hinder niet volledig wegnemen. We blijven aandacht en urgentie vragen voor investeringen in de verbetering van de infrastructuur en het verhelpen van de constructieve gebreken van de HSL. Niet alleen met het oog op het realiseren van verbeteringen voor de reiziger op het HSL-traject zelf, maar ook vanwege de nadelige gevolgen die de gebreken aan de HSL momenteel hebben op trajecten elders in het land.

2.1.2 Zitplaatskans en reizigersspreiding: ontwikkelingen en maatregelen

Onze reizigers vinden een zitplaats belangrijk om hun tijd in de trein aangenaam en nuttig te kunnen besteden. Om zo goed mogelijk aan deze reizigersbehoefte te voldoen, zetten we ons in om ons aanbod aan zitplaatsen zo goed mogelijk te matchen met het verwachte aantal reizigers. Dat is een grote uitdaging door de ongelijkmatige verdeling van de reizigersvraag over de week, over de dag, per reisrichting en per klasse. De reizigersvraag kent natuurlijke pieken en dalen over de dag, de week en het jaar. De hoogste vraag naar vervoer doet zich voor op de dinsdag- en donderdagochtenden, waarbij de vraag in het najaar zelfs nog hoger ligt dan in de rest van het jaar. ’s Avonds – en dan met name wat later op de avond – is de reizigersvraag over het algemeen het laagst.

Om het aantal zitplaatsen zo goed mogelijk te matchen met de reizigersvraag, werken we aan het steeds beter inschatten van het aantal reizigers. Dat doen we door onze modellen verder te verfijnen en te trainen. Deze inschattingen gebruiken we om onze dienstregeling en ons materieel-inzetplan te optimaliseren en om onze reizigers te informeren over de verwachte drukte. De ongelijke verdeling en pieken in de reizigersvraag zorgen ervoor dat we een balans moeten zoeken tussen voldoende zitplaatsen voor de reiziger en aanvaardbare kosten.

In de afgelopen jaren is het verschil in de reizigersvraag tussen de spits op dinsdag en donderdag, en de reizigersvraag op de andere werkdagen en in de daluren, toegenomen. Deze tendens zal zich waarschijnlijk voortzetten. Veel studenten en forenzen willen tussen 8.00 en 9.00 uur op hun bestemming aankomen, waardoor er zowel op de weg als in de trein rond grote steden aanzienlijke drukte ontstaat. Woensdag en vrijdag zijn voor veel treinreizigers populaire thuiswerkdagen geworden. Door het treinonderhoud meer te concentreren op rustige reisdagen, willen we ervoor zorgen dat een zo groot mogelijk deel van ons materieelpark inzetbaar is voor de drukste reismomenten.

In 2026 zetten we onze inzet voort op het gebied van het spreiden van reizigers, zoals we die hebben beschreven in het Vervoerplan 2025. We ontwikkelen NS PrijsTijd Deal verder door. Bij NS PrijsTijd Deal kunnen onze reizigers die minimaal één dag van tevoren een treinkaartje kopen, profiteren van een korting, afhankelijk van de gekozen verbinding. Deze kan oplopen tot 60% voor de tweede klas als je verder van tevoren boekt en zelfs nog iets meer voor kaartjes voor de eerste klas. NS PrijsTijd Deal zetten we de komende tijd steeds specifieker in op basis van de verwachte drukte op specifieke momenten.

Naast de doorontwikkeling van NS PrijsTijd Deals gaan we in 2026 ook door met andere maatregelen die wij nemen om de spreiding van reizigers te bevorderen. In 2025 hebben we een campagne gevoerd met zowel massamedia als persoonsgerichte communicatie over drukte in het algemeen en over specifieke drukke treinen, waarbij we onze reizigers een concrete alternatieve trein suggereerden die rustiger is. Met ons eigen personeel, vooral op onze kantoorlocatie in Utrecht, geven wij het goede voorbeeld door vóór of juist na de spits te reizen. Ook onze collega's van ProRail doen hieraan mee.

Wij werken verder met IenW en andere partijen samen in het rijksbrede programma Spitsspreiden en -mijden. Op het moment van schrijven worden de maatregelen die in dit kader in 2026 worden uitgevoerd nog uitgewerkt.

2.1.3 Ontwikkelingen in de dienstregeling en materieelinzet

Om een goede reizigerspunctualiteit en zitplaatskans te realiseren, stemmen we onze dienstregeling zo goed mogelijk af op de reizigersvraag en de beschikbaarheid van personeel en materieel. We toetsen het ontwerp van de dienstregeling uitvoerig aan de beschikbaarheid van infrastructuur, ook tijdens werkzaamheden. Voor de plekken waar in onze dienstregeling geregeld vertragingen ontstaan, werken we aan alternatieve oplossingen, om de punctualiteit te verbeteren.

Dienstregeling 2026 bouwt voort op de grote structuurwijziging die in dienstregeling 2025 rond de HSL is doorgevoerd. NS zet vervolgstappen zodra dit op een betrouwbare manier mogelijk is. Randvoorwaarden zijn bijvoorbeeld geschikte (HSL-)infrastructuur en voldoende geschikt HSL-materieel. Voor dienstregeling 2026 is in samenwerking met ProRail bijzondere aandacht besteed aan punctualiteit en robuustheid. Concreet betekent dit, dat in het ontwerp van de dienstregeling zo min mogelijk 'conflicten' (momenten waarop treinen elkaar hinderen) ontstaan. Hiermee vergroten we de robuustheid. Ter illustratie: we hebben de snelheidsbeperkingen bij Culemborg en Geleen-Lutterade in de dienstregeling verwerkt om de uitvoerbaarheid (en daarmee de betrouwbaarheid) te verbeteren. Structureel herstel van de infrastructuur, zodat weer met de reguliere snelheid kan worden gereden, heeft ProRail voorzien vanaf april 2027 (Culemborg) en juli 2028 (Geleen).

Ook voeren we in dienstregeling 2026 een aantal verbeteringen door voor onze reizigers:

- Rechtstreekse verbinding tussen Vlissingen, Breda en verder naar Zwolle (voortkomend uit het pakket Wind in de Zeilen).
- Frequentieverhoging tussen Amersfoort Centraal en Deventer op maandag tot en met vrijdag overdag.
- Frequentieverhoging tussen Den Haag Centraal, Rotterdam Centraal en Dordrecht op zaterdag.
- Frequentieverhoging tussen Uitgeest en Amsterdam Centraal in het weekend in combinatie met een verbetering tussen Amsterdam Centraal en Breukelen.
- Diverse verbeteringen van de bereikbaarheid van en naar Noord-Nederland (bijvoorbeeld later reizen tussen Noord-Nederland en de Randstad op vrijdag en zaterdag en verbetering tussen Zwolle en Groningen op vrijdag en zaterdag in de late avond).
- Diverse verbeteringen voor de bereikbaarheid van en naar Oost-Nederland (bijvoorbeeld later reizen tussen de Randstad en Deventer in de avond, verbeteringen tussen Utrecht en Zwolle in de late avond en diverse verbeteringen rondom Nijmegen en Arnhem).

Voor alle wijzigingen in de dienstregeling verwijzen we naar het productiemodel 2026 en 2027 en de adviesaanvraag dienstregeling 2026. Deze laatste is ingediend bij de consumentenorganisaties in het Locov en de decentrale overheden vertegenwoordigd aan de landsdelige OV- en Spoortafels.

2.2 Van a naar b bij werkzaamheden

De spoorsector staat voor een enorme vervangingsopgave: de werkzaamheden zijn de afgelopen jaren met 40% toegenomen. Dit is hard nodig om het spoor veilig berijdbaar te houden, maar de werkzaamheden leiden komende jaren wel tot een toename van hinder. Zo staan er in 2026 zeer grote projecten op de planning rondom Amsterdam (Centraal en Zuid) en tussen Utrecht en 's-Hertogenbosch. Ook wordt gestart met de vervanging van de spoorbrug bij Alphen aan den Rijn. Daarnaast zijn er projecten die minder groot zijn, zoals tussen Almere/Weesp en Naarden-Bussum, en in Rotterdam, die ook hinder voor de reiziger veroorzaken.

In de komende jaren blijft het aantal werkzaamheden naar verwachting onverminderd hoog. Daarbij zien we dat ProRail werkzaamheden steeds vaker uitvoert in niet-reizigersluwe perioden, zoals overdag op werkdagen, ook in de spits, en buiten de vakanties. Dit is mede een gevolg van de opgave voor ProRail om goedkoper te werken, om reden waarvan het Basis Kwaliteitsniveau Spoor is vastgelegd. Dit betekent dat er vaker wordt gewerkt op momenten dat onze reizigers er hinder van ondervinden, ook in de spits. Hierdoor krijgen we te maken met extra kosten voor treinvervangend vervoer en terugloop van opbrengsten uit treinkaartjes. We gaan in gesprek met IenW en ProRail op zoek naar een maatschappelijk optimum op dit vlak.

Het betekent echter ook dat de ruimte op het spoor schaarser is. Dit creëert een dilemma tussen vervoerscapaciteit en punctualiteit: de wens om zoveel mogelijk reizigers comfortabel te vervoeren, botst in toenemende mate met het betrouwbaar en op tijd rijden van treinen. Wanneer we zoveel mogelijk treinen laten rijden en daarmee de grens opzoeken van wat mogelijk is op de schaarse infrastructuur, wordt de dienstregeling kwetsbaarder en neemt de punctualiteit af. Een kleine vertraging van één trein heeft dan direct gevolgen voor veel andere treinen.

Dit probleem wordt versterkt door tijdelijke snelheidsbeperkingen (TSB's), die korter of langer kunnen duren, en instabiliteit in de planning van werkzaamheden. Onverwachte wijzigingen vlak voor uitvoering van de werkzaamheden beperken de tijd om de juiste balans tussen capaciteit en punctualiteit te vinden. We anticiperen hierop door zo snel mogelijk experts bij elkaar te brengen en met een alternatief plan te komen bij grote wijzigingen. En we maken afspraken met ProRail over het verhogen van de stabiliteit van de planning van werkzaamheden.

NS heeft binnen het programma Betrouwbaar Beter afwegingskaders opgesteld om een betrouwbare dienstregeling te waarborgen. Op basis hiervan wordt per buitendienststelling een passende afweging gemaakt, waarbij de betrouwbaarheid van de treindienst centraal staat. In sommige gevallen resulteert dit in lagere treinfrequenties. Waar nodig en mogelijk, worden treinen verlengd om toch zoveel mogelijk vervoerscapaciteit te bieden. Als dat niet mogelijk is, geven we een aangepast reisadvies. Zoals het mijden van de spits voor reizigers die die optie hebben. Deze maatregelen zijn cruciaal om tijdens de werkzaamheden een betrouwbaar vervoerproduct te blijven bieden en om grote dalingen in reizigerspunctualiteit te voorkomen.

Bij het ontwerpen van de dienstregeling tijdens werkzaamheden, houden we zoveel mogelijk rekening met vooraf bekende factoren die de reizigerspunctualiteit kunnen beïnvloeden. We passen de dienstregeling aan en plannen een langere reistijd. Zo weten reizigers op voorhand waar zij aan toe zijn: bijvoorbeeld dat overstaptijden krapper zijn of dat het aantal reismogelijkheden minder is dan normaal. Dit zorgt voor een betrouwbaarder dienst voor onze reizigers. Er is ook een keerzijde: minder reismogelijkheden en een langere reistijd maken ons vervoerproduct minder aantrekkelijk.

Samen met ProRail evalueren we grote werkzaamheden. De getrokken lessen uit het programma Betrouwbaar Beter en voortdurende evaluaties met ProRail zijn cruciaal ter voorbereiding op 2026. Door continue verbetering van onze werkwijze en nauwe samenwerking tussen NS en ProRail verminderen we de impact van grootschalige werkzaamheden. Verschillende grote projecten in 2026 brengen specifieke uitdagingen met zich mee. Het is aan ons om de hinder voor onze reizigers zo veel mogelijk te beperken en tegelijkertijd de kosten voor NS beheersbaar te houden. Hieronder worden enkele voorbeelden toegelicht.



Bij de verbouwing van Amsterdam Centraal zijn er minder sporen beschikbaar, waardoor we minder mogelijkheden hebben om treinen te laten binnenkomen en te vertrekken. Vanwege de drukte van het knooppunt ontstaat zo een flinke puzzel. Daarom wordt het aantal treinen aangepast aan de beschikbare spoor- en perroncapaciteit. Tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven duurt de reis in 2026 langer, vanwege een lagere toegestane snelheid bij het project 'Vught Verdiept'. Hiervoor zijn aanpassingen in de dienstregeling vereist om deze uitvoerbaar te houden. In oktober 2026 starten de zeer langdurige werkzaamheden voor het vervangen van de spoorbrug over de Gouwe bij Alphen aan den Rijn. Per werkdag maken zo'n 17.500 reizigers gebruik van het traject Utrecht Centraal – Alphen aan den Rijn – Leiden Centraal. Voor doorgaande reizigers is het traject Utrecht – Leiden via Schiphol een goed alternatief. We hebben zorgvuldig gekeken hoeveel reizigers dit naar verwachting betreft. In het algemeen is er voldoende capaciteit beschikbaar in de treinen die op dit traject rijden. Reizigers tussen Alphen aan den Rijn en Utrecht kunnen omreizen via Gouda. Voor niet-doorgaande reizigers bieden wij treinvervangend busvervoer aan.

Busmaatschappijen hebben echter geen onbeperkte aantallen bussen beschikbaar om in te zetten als treinvervangend vervoer. Daar waar de totale landelijke inzet van treinvervangend busvervoer het aantal beschikbare bussen van busmaatschappijen dreigde te overstijgen, hebben we ProRail verzocht om de werkzaamhedenkalender aan te passen. Dit doen we steeds opnieuw wanneer nieuwe werkzaamheden worden geprogrammeerd. Op die manier maximaliseren we de busbeschikbaarheid, bijvoorbeeld op het gestremde traject tussen Leiden en Utrecht. We sturen er bij ProRail ook op aan om bij het programmeren van overige werkzaamheden ervoor te kunnen zorgen dat we alle 'omreisstromen' bij elkaar zo goed mogelijk kunnen faciliteren. Dit betekent dat meerdere gelijktijdige werkzaamheden op omreisroutes beperkt moeten zijn.

De werkzaamheden die gepland zijn (of worden), komen aan de orde in onze gesprekken met de betrokken gemeente, provincie of vervoerregio. Ook voeren we overleg met andere betrokken vervoerders. In deze overleggen schatten we de impact van de werkzaamheden in en bespreken we welke maatregelen noodzakelijk zijn. Voor onze reizigers zorgen wij voor zo gericht mogelijke communicatie. Deze informatie heeft betrekking op het direct getroffen station en (als dat nodig is) de omliggende stations.

In de Reisplanner op de website, in de app en door het versturen van persberichten die tot aandacht in (regionale) media leiden, informeren wij reizigers waar mogelijk over de aard en de duur van de werkzaamheden. Net als over omreisroutes en het alternatieve vervoer.

Ter plaatse zorgen we ervoor dat de basisvoorzieningen in orde zijn om reizigers goed te informeren en te begeleiden. Dit betreft bijvoorbeeld de routeaanduidingen voor het vinden van het treinvervangend vervoer en, indien nodig, extra voorzieningen zoals toiletten en wachtruimten. Dit is maatwerk per station, omdat de indeling van het station en de inrichting van de stationsomgeving (zoals de plaats en capaciteit van de bushaltes) steeds weer anders is.

Bij grootschalige en impactvolle werkzaamheden nemen wij vaak aanvullende maatregelen, die per situatie verschillen. We willen onze (frequente) reizigers twee tot drie weken vóór de start informeren over de veranderingen en eventuele ongemakken. Dit doen we met gerichte campagnes die bijvoorbeeld bestaan uit de aankleding van pilaren op stations voor extra zichtbaarheid en de plaatsing van banieren of andere middelen, afgestemd op lokale behoeften. Zo zorgen we ervoor dat reizigers op tijd en op diverse manieren worden geïnformeerd, zodat zij hun reis zo goed mogelijk kunnen plannen.



2.3 Service en toegankelijkheid

We werken aan de toegankelijkheid van onze digitale kanalen voor reizigers die digitaal minder vaardig zijn. Zo kijken we bij alle nieuwe elementen die we toevoegen, naar de mate waarin deze toegankelijk zijn of gemaakt kunnen worden voor zo veel mogelijk reizigers (de zogenoemde 'brede groep reizigers').

In 2026 ligt een belangrijk accent van ons werk op het gebied van service bij de verdere ontwikkeling van onze chatbot bij NS Klantenservice. Hierbij willen we ervoor zorgen dat vragen die reizigers via de chatbot stellen, beter worden herkend en vaker direct afdoende worden beantwoord. Daarnaast sturen we op het gemak waarmee onze reizigers de digitale processen kunnen doorlopen.

In 2026 werken we aan goed kennismanagement voor medewerkers met direct klantcontact. Zo willen we dat elke collega die direct contact heeft met reizigers, via een vernieuwde kennisbank de juiste, up-to-date en consistente service-informatie voorhanden heeft. Verder werken we aan het verhogen van de zichtbaarheid en aanspreekbaarheid van onze hoofdconducteurs en servicemedewerkers, bijvoorbeeld door vaker controles uit te voeren en hier extra aandacht voor te hebben in de aansturing door teammanagers.

NS doet veel onderzoek naar reizigersbehoeften onder de brede groep reizigers, die in de HRN-concessie beschreven staat. In 2025 zijn alle onderzoeken in kaart gebracht en hebben we vastgesteld dat we de relevante inzichten ter beschikking hebben. Deze inzichten gebruiken we onder meer bij besprekingen met de consumentenorganisaties in het Locov, als er inhoudelijke onderwerpen op de agenda staan over de brede groep reizigers.

Op het gebied van toegankelijkheid breiden we naar verwachting in 2026 onze *Eén stap verder-service* voor reizigers met een visuele beperking uit. Reizen met NS-reisassistentie wordt voor hen op meer plaatsen mogelijk: op stations waar vanwege een verbouwing van het station andere looproutes zijn of waar (door geplande werkzaamheden) vervangend vervoer wordt ingezet.



3 NS en omgeving

NS bevindt zich midden in de maatschappij. We verwelkomen dagelijks 1,1 miljoen reizigers en hebben bij ons werk te maken met veel verschillende partijen. Daarbij zoeken we naar gezamenlijke doelen en kansen, waarbij we verschillende en soms botsende belangen moeten wegen. In dit hoofdstuk gaan we in op verschillende aspecten daarvan.

3.1 Samenwerking deur-tot-deurreis en duurzaamheid

Om een drempelloze deur-tot-deurreis te realiseren, werken we ook in 2026 samen met diverse partijen binnen en buiten de ov-sector. Zo werken we samen met decentrale overheden in reguliere overleggen en aan de Landsdelige OV- en Spoortafels aan regionale mobiliteitsvraagstukken. Onder regie van ProRail werken we met andere vervoerders samen aan een aantrekkelijke, afgestemde dienstregeling (zie hiervoor paragraaf 2.1). In 2025 herbevestigen we de samenwerkingsafspraken met onze partners of maken we nieuwe samenwerkingsafspraken. In samenspraak met onze partners bepalen we de prioriteiten voor 2026.

Ook vervullen we in 2026 weer een rol in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB). In dit samenwerkingsverband nemen wij ook deel aan diverse werkgroepen die voorbereidend werk verrichten of genomen besluiten uitvoeren.

Op het gebied van duurzaamheid en circulariteit gaan wij door op de ingeslagen weg, zoals deze ook in het Vervoerplan 2025 beschreven staat. In 2027 gaat het nieuwe contract voor treinvervangend busvervoer van start, waarvoor de gunning in 2026 plaatsvindt. We hebben pilots met elektrische en waterstofbussen gestimuleerd. Ook hebben we een marktconsultatie uitgevoerd. Uit beide zaken blijkt dat er momenteel geen reëel perspectief is voor emissieloos treinvervangend busvervoer. We nemen een reële verwachting met betrekking tot emissieloos treinvervangend busvervoer mee in de aanbesteding. Binnen de beperkte mogelijkheden blijven we de busmarkt uitdagen om deze ambitie niet uit het oog te verliezen.

3.2 Sociale veiligheid

We willen graag onze reizigers een prettige en veilige reis bieden, en onze werknemers een prettige en veilige werkplek. Helaas hebben we te maken met een afname van gedeeld normbesef en een toenemende verruwing in de samenleving. De laatste jaren zien we een duidelijke toename van overlast en agressie, en deze ontwikkeling heeft directe gevolgen voor de sociale veiligheid van onze medewerkers en reizigers. In het Vervoerplan 2025 beschreven wij uitvoerig de maatregelen die wij binnen onze invloedssfeer nemen op het terrein van sociale veiligheid. Deze inzet loopt ook in 2026 door. Wij kunnen dit niet alleen: voor onze maatregelen en acties werken we samen met partners als ProRail, overheden, lokaal bestuur, politie en andere vervoerders.

De afgelopen jaren hebben wij in diverse beleids- en veiligheidsgremia, evenals in het publieke debat, consequent aandacht gevraagd voor de problematiek van toenemende overlast en agressie, en de noodzaak van brede, integrale oplossingen. We hebben de ministeries van IenW en Justitie en Veiligheid (JenV) om steun en urgentie gevraagd op dit thema. De subsidie voor de aanschaf van bodycams, opgenomen in de Miljoenennota 2026, zien wij als een belangrijke gezamenlijke erkenning van de toegenomen uitdagingen op het gebied van sociale veiligheid. Mede door een succesvol afgeronde pilot met bodycams kunnen onze hoofdconducteurs beter worden beschermd. Dit is een belangrijke stap om de veiligheidsrisico's zoveel mogelijk te beperken, waardoor wij verwachten dat de veiligheid van ons personeel en onze reizigers verbetert.

We zouden graag zien dat de eerder vanuit IenW en JenV toegezegde maatregelen worden uitgevoerd, waardoor onze medewerkers Veiligheid & Service in staat worden gesteld de identiteit van een overtreder zonder identiteitsbewijs vast te stellen, zonder dat daarvoor politie ter plaatse hoeft te komen. Hoewel wij langzaam vordering zien en hopen dat de toegang tot het rijbewijsregister zal worden gerealiseerd in 2026, is er meer nodig op dit terrein. Dit betreft bijvoorbeeld ook toegang tot de strafrechtketendatabase (*SKDB*, voor politiefoto's) en het vreemdelingenregister. Naar verwachting neemt het regelen van deze toegang veel tijd in beslag. Daarom hebben we het ministerie van JenV gevraagd om landelijk zo snel mogelijk te realiseren dat boa's in het OV het *Real-time Intelligence Centre* van de politiemeldkamer op afstand kunnen bevragen. Hierdoor hoeft de politie niet meer fysiek ter plaatse te komen, waardoor veel politiecapaciteit wordt bespaard en incidenten sneller afgehandeld kunnen worden.

Wij zien uit naar de uitwerking van de herijking van het boa-bestel door het ministerie van JenV, komend jaar. Wij hebben hiervoor onze inbreng aangeleverd. Daarnaast hopen wij op een nieuw convenant als opvolger van het Landelijk Convenant Sociale Veiligheid in het OV 2020-2025. Bij voorkeur heeft dit het karakter van een actieagenda, inclusief eigenaarschap en financiering, zodat maatregelen concreet zijn en verder gaan dan afspraken over samenwerking en kennisuitwisseling.

3.3 Weerbaarheid: fysieke en digitale veiligheid

We zijn ons bewust van onze maatschappelijke rol en ook van de maatschappelijke impact van grote verstoringen van onze operatie. Onze maatschappelijke rol heeft er onder meer toe geleid dat NS eind 2021 is aangemerkt als vitale aanbieder. NS is als kritieke entiteit aangewezen onder de binnenkort in te voeren Wet weerbaarheid kritieke entiteiten (Wwke). Daarnaast is NS ook aangemerkt als aanbieder van een essentiële dienst (AED) onder de Wet beveiliging netwerk- en informatiesystemen (Wbni) en verricht NS diensten die vallen onder de binnenkort in te voeren Cyberbeveiligingswet (Cbw).

Niet alleen vanwege onze wettelijke verplichtingen, maar vooral ook vanuit de volle overtuiging dat wij (ook als staatsdeelneming) een belangrijke maatschappelijke rol vervullen, werken we aan onze weerbaarheid.

Dit doen we om de continuïteit van onze dienstverlening te kunnen waarborgen. We werken al decennialang aan deze weerbaarheid en kennen inmiddels tien veiligheidsdomeinen, waaraan cybersecurity het meest recent is toegevoegd. We hebben de afgelopen jaren onze inspanningen op dit gebied aanzienlijk geïntensiveerd. Dit uit zich, onder meer, in de inrichting van een aangepaste organisatie voor cybersecurity, de inrichting van een *Information Security Management System* (ISMS) en de versterking van de technische cybersecurity-infrastructuur. Daarnaast hebben we door de jaren heen een bijzonder stevige cyber-informatiepositie verworven door onze nauwe samenwerking met onder andere de politie, het Nationaal Cybersecuritycentrum (NCSC), de AIVD, MIVD en de NCTV. Op nationaal niveau delen en verrijken we deze informatie via onder meer de *Rail-ISAC* (waaraan ook de regionale vervoerders deelnemen) en op internationaal niveau onder meer via het CISO *Forum for Rail*.

Een ander relevant veiligheidsdomein is fysieke veiligheid. Sinds het begin van deze eeuw werken we al samen met partijen als de NCTV, ProRail, IenW en politie om de weerbaarheid van het ov tegen fysieke dreigingen en extreem geweld te verhogen. Naast het actualiseren van relevante dreigingsscenario's en maatregelen, en het afstemmen hiervan met de overige personenvervoerders, zetten we actief in op de aansluiting op nationale en internationale samenwerkingsverbanden zoals de Kopgroep (een groep van 22 publieke en private organisaties, verenigd om bij te dragen aan het versterken van de veiligheid en weerbaarheid van Nederland), de leergang Leiderschap in Nationale Veiligheid en Colpofer.

Hierbij richten we ons op actuele thema's, bijvoorbeeld hybride dreigingen, en verkennen we samen met Defensie welke bijdrage NS kan leveren aan de weerbaarheid van Nederland.

Gezien de toename in dreigingen als gevolg van geopolitieke spanningen neemt de kans op moedwillige verstoring toe. We houden daarom de ontwikkelingen op dit gebied nauwlettend in de gaten via onze nationale en internationale contacten. Hiervoor werken webij het opstellen en uitwerken van scenario's op landelijk niveau samen met de ministeries van IenW, Defensie en Economische Zaken en werken we met andere partijen uit de vitale sector aan het opzetten van een *trusted community*. We zullen onder regie van IenW en samen met ketenpartners meewerken aan de verdere uitwerking van deze scenario's. Hierbij besteden we nadrukkelijk ook aandacht aan de combinatie van fysieke en digitale dreiging onder extreme(re) omstandigheden.

Deze scenario's gebruiken we vervolgens om onze risicoanalyses op dit gebied uit te breiden en aan te scherpen, en om na te gaan in hoeverre aanvullende maatregelen nodig zijn om de risico's af te dekken. Vanuit het NS-programma Weerbaarheid overlegt onze programmamanager Weerbaarheid frequent met onze ketenpartners en het ministerie van IenW. Daarnaast gebruiken we deze scenario's om de reguliere crisismanagement-oefeningen te verrijken. Door de hiervoor beschreven inzet bereiden we onze organisatie en onze werknemers voor op deze (extremere en zogenaamde all-hazard) scenario's.

3.4 Programma's

Het programma Betrouwbaar Beter uit 2024 is geëvalueerd en in het najaar van 2025 beëindigd.

In het kader van het verbeteren van de spoorwegveiligheid hebben we sinds 2012, in nauwe samenwerking met ProRail en andere vervoerders, gewerkt aan het STS-verbeterprogramma. STS staat voor stoptonendsein. Van een STS-passage is sprake wanneer een sein dat een stopopdracht geeft, zonder toestemming gepasseerd wordt: door rood rijden dus. Het programma staat in het Vervoerplan van 2025 uitgebreider toegelicht.



De laatste formele mijlpalen in dit programma zijn in 2022 afgerond. We hebben onze inspanningen om reductie van het aantal STS-passage te realiseren sindsdien niet beëindigd, en ondernemen ook in 2026 de volgende activiteiten:

- continu leren van STS-passages en doorvoeren van verbetermaatregelen
- versterken van de veiligheidscultuur, inclusief het maken van een jaarlijks plan met concrete verbeteracties op basis van een veiligheidscultuurmeting
- deelnemen aan de landelijke STS-stuurgroep.

Deze activiteiten vloeien al voort uit onze verplichtingen op basis van geldende wet- en regelgeving en uit artikel 34 van de HRN-concessie, en vereisen geen specifiek programma. Wij zullen IenW dan ook verzoeken om het programma in de eerstvolgende beleidsprioriteitenbrief als afgerond te beschouwen.



4 Risicoanalyse

Bij de uitvoering van de HRN-concessie kunnen risico's niet altijd worden uitgesloten vanwege hun inherente onzekerheid. Hieronder gaan we in op de belangrijkste risico's en de maatregelen die we treffen om die te beheersen.

4.1 Treinmaterieel en personeel

Als we niet genoeg (geschikt) materieel hebben, kunnen we de beoogde dienstregeling en de bijbehorende materieelinzet niet volledig realiseren. Dit kan gebeuren als nieuw materieel niet (op tijd) geleverd wordt of als er technische problemen ontstaan met het (bestaande) materieel. Daarom monitoren we, en herzien we waar nodig, afspraken met leveranciers en optimaliseren we onze onderhouds- en logistieke processen (zie paragraaf 2.1).

Ook een tekort aan personeel kan het realiseren van onze doelen en ambities bemoeilijken. Hoewel we op dit vlak door gerichte inspanningen in de afgelopen jaren grote vooruitgang hebben geboekt, blijft de situatie bij vooral het domein Veiligheid en Service uitdagend. Met strategische personeelsplannen monitoren we zorgvuldig vraag en aanbod van de belangrijkste beroepsgroepen.

4.2 Infrastructuur

NS is voor de uitvoering van de geplande treindienst afhankelijk van de beschikbare infrastructuur. Als de kwaliteit en beschikbaarheid van die infrastructuur niet voldoet, kunnen we de geplande treindienst niet volledig realiseren. Waar preventieve maatregelen mogelijk zijn (zoals het verwerken van snelheidsbeperkingen in de dienstregeling, zie paragraaf 2.1.1) voeren we die door. NS en ProRail werken samen om (toekomstige) knelpunten te adresseren, maar we zien ook dat ProRail de werkzaamheden steeds vaker in niet-reizigersluwe periodes moet uitvoeren, met een lagere beschikbaarheid van de infrastructuur tot gevolg.

4.3 Reizigersvraag

Voor 2026 gaan we op basis van het financieel kader van de HRN-concessie uit van een extra tariefsverhoging, bovenop de reguliere inflatie (CPI), omdat de tarieven zich in 2021-2023 niet in lijn met de inflatie hebben ontwikkeld. In 2024 en 2025 is dit voorkomen (mede door twee incidentele bijdragen van IenW en van NS), maar voor 2026 is er geen rijksbudget beschikbaar. Een aanzienlijke tariefstijging kan leiden tot een daling van, of vertraging in de groei van, de reizigerskilometers. Bovendien wordt de reizigersbehoefte beïnvloed door de concurrentie van auto's, waarbij de hoogte van de brandstofaccijnzen een belangrijke factor is. Ook een vermindering van het ov-aanbod in het voor- en natransport (bus-, tram en metrolijnen) kan onze reizigersvraag negatief beïnvloeden. Een verminderde reizigersomzet beïnvloedt de financiële gezondheid en de duurzame ambities van NS. Er zijn geen specifieke maatregelen gericht op dit risico. NS probeert de reizigersgroei te stimuleren en een afname van de reizigersvraag te beperken. Dit doen we door een aantrekkelijke dienstregeling zo betrouwbaar mogelijk uit te voeren, comfortabel materieel te bieden, aandacht te hebben voor voor- en natransport, en aantrekkelijke proposities aan te bieden, zoals de PrijsTijd Deals. Uiteraard blijft NS de mogelijke effecten van prijsverhogingen op de reizigersaantallen nauwgezet monitoren.

4.4 Veiligheid

Stations en treinen zijn kwetsbaar voor dreiging en geweld vanwege hun centrale rol. De dreiging van extreem geweld en terrorisme blijft aanzienlijk. Daarom werken we samen met partners zoals ProRail en de politie aan de veiligheid. Technologische complexiteit en AI-toepassingen vergroten bovendien het risico op cyberaanvallen, wat de operationele prestaties van NS kan verstoren. Veiligheid heeft de hoogste prioriteit, met voortdurende monitoring en gerichte maatregelen. Zie hoofdstuk 3 voor meer informatie over sociale, fysieke en digitale veiligheid en weerbaarheid.



5 Bijlagen

5.1 Overzicht van prestatie- en informatie-indicatoren 2026

NS legt verantwoording af over elf prestatie-indicatoren en rapporteert daarnaast over een aantal informatie-indicatoren. De definities en berekeningsmethoden van deze indicatoren zijn te vinden op de site van NS (zie dashboards.nsjaarverslag.nl/prestaties).

5.1.1 Prestatie-indicatoren

De onderstaande tabel bevat de correcte waarden van de Prestatie-indicatoren voor 2026 en wijkt daarmee af van de eerdere versie die in november bij IenW is ingediend.

Indicator	Bodemwaarde 2025-2029	Streefwaarde 2029
Algemeen klantoordeel	7,5	7,7
Klantoordeel Sociale veiligheid	7,7	7,9
Aantal drukke treinen per week in de Spits**	100	84
Zitplaatskans in de Spits tweede klas**	91,7%	93,6%
Zitplaatskans in het Dal tweede klas**	97,0%	97,9%
Reizigerspunctualiteit 3 min HRN *	84,4%	86,0%
Reizigerspunctualiteit 10 min HRN *	94,5%	95,1%
Kwaliteit van aansluitingen van NS op andere vervoerders	90,3%	91,2%
Impactvolle verstoringen veroorzaakt door NS	240	190
Kwaliteit Reisinformatie inclusief verstoringen	70,0%	71,8%
Vermeden CO_2-uitstoot in kiloton**	562	648

* gezamenlijke prestatie-indicator met ProRail.

** De bodem- en streefwaarden van deze prestatie-indicatoren zullen, gelet op onder meer het bepaalde in artikel 12, derde lid, en artikel 76, achtste en negende lid, van de HRN-concessie, worden bijgesteld voor 2026 e.v. Zie ook de Kamerbrief van 16 juli 2025 met kenmerk IENW/BSK-2025/176612. Daarnaast zullen ook modelmatige en ambitieneutrale wijzigingen worden doorgevoerd.

5.1.2 Informatie-indicatoren

- Reizigerskilometers in de Spits
- Reizigerskilometers in het Dal
- Bezettingsgraad in de Spits
- Leveringsgraad busvervoer bij calamiteiten in de Spits
- Leveringsgraad busvervoer bij calamiteiten in het Dal
- Leveringsgraad busvervoer bij geplande Buitendienststellingen
- Zitplaatstijd in de Spits tweede klas
- Zitplaatstijd in het Dal tweede klas
- Spitsspreiding
- Weekspreiding
- Reizigerspunctualiteit 5 minuten HRN
- Reizigerspunctualiteit 15 minuten HRN
- Aankomstpunctualiteit 3 minuten
- Aankomstpunctualiteit 5 minuten
- Klantoordeel op tijd rijden
- Klantoordeel netheid treinen
- Klantoordeel Reisinformatie bij vertraging
- Klantoordeel klantvriendelijkheid personeel
- Klantoordeel klantenservice
- Klantoordeel overstaptijd
- Klantoordeel zitplaatskans
- Energie per reizigerskilometer
- Aantal STS-passages
- Gereden treinen

5.2 Beleidsprioriteitenbrief

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Nederlandse Spoorwegen
T.a.v. de heer Koolmees
Laan van Puntenburg 1000
3511 ER UTRECHT

DG Mobiliteit
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail
Rijnstraat 8
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Contactpersoon
[redacted]

Kenmerk
IENW/BSK-2025/56466

Datum 31 maart 2025
Betreft Beleidsprioriteiten 2026

Geachte heer Koolmees,

Afgelopen januari zijn IenW en NS gestart met de HRN-concessie 2025-2033. Met deze concessie willen we ook in de komende jaren het reizigersvervoer per spoor goed uitvoeren. Ook in deze concessie start de vervoerplancyclus jaarlijks met de beleidsprioriteitenbrief. Met deze prioriteiten geef ik richting aan een aantal afspraken uit de concessie en breng ik focus aan op afspraken die we hebben gemaakt in de concessie. Ik verwacht dat NS de beleidsprioriteiten een herkenbare plek geeft in het vervoerplan 2026 en hierbij concrete maatregelen vermeldt die bijdragen aan het behalen van het doel van de prioriteit.

Beleidsprioriteiten 2026
Voor 2026 geef ik NS de volgende prioriteiten mee:
1. Van a naar b bij werkzaamheden;
2. Weerbaarheid, waaronder het bevorderen van fysieke en digitale veiligheid.

1. Van a naar b bij werkzaamheden
In 2025 zijn er circa 30% meer werkzaamheden aan het spoor dan in 2020. Ook voor 2026 e.v. worden er veel werkzaamheden verwacht. Denk hierbij aan de grootschalige werkzaamheden rondom Amsterdam Centraal, Vught, Alphen a/d Rijn en op de HSL. Deze werkzaamheden worden bovendien vaker overdag, op werkdagen en in niet-reizigersluwe perioden uitgevoerd. Hierdoor is er steeds vaker – ook in de spits – tijdelijk minder ruimte op het spoor beschikbaar voor vervoerders. NS staat voor de opgave om het treinaanbod en de uitvoeringskwaliteit voor reizigers op een hoog niveau te houden en aan de concessieafspraken te blijven voldoen.

Concreet wordt NS gevraagd om in het vervoerplan inzicht te geven in de voorbereiding van het vervoer tijdens de toekomstige werkzaamheden in Amsterdam en Bodegraven-Alphen a/d Rijn en hierbij uit te leggen welke maatregelen specifiek bij deze werkzaamheden genomen worden en welke maatregelen standaard bij werkzaamheden genomen worden. Om zo inzicht te krijgen hoe er zo goed mogelijk omgegaan kan worden met de aankomende werkzaamheden en de hinder hiervan zoveel mogelijk te beperken. Gevraagd wordt om in ieder geval in te gaan op de inzet van materieel (inclusief treinvervangend vervoer en eventuele afspraken met andere vervoerders) en personeel, de externe communicatie en de samenwerking met ProRail. NS wordt gevraagd om de geleerde lessen uit programma Betrouwbaar Beter en de eerste helft van 2025 hierin te verwerken.

DG Mobiliteit
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Kenmerk
IENW/BSK-2025/56466

2. Weerbaarheid, waaronder het bevorderen van fysieke en digitale veiligheid

De Rijksoverheid werkt aan het verhogen van weerbaarheid van onze maatschappij tegen militaire en hybride dreigingen. Binnen deze opgave is het beschermen van vitale processen en sectoren – waaronder de spoorsector – een belangrijke pijler. Het spoor is als vitale sector cruciaal in het draaiende houden van de Nederlandse maatschappij en daarnaast ook een belangrijke component van militaire mobiliteit. Omdat NS de grootste vervoerder op het Nederlandse spoor is, zou een (moedwillige) verstoring van de operatie van NS – of een externe verstoring die NS raakt – al snel grote maatschappelijke impact kunnen hebben, met mogelijk effecten op de gehele spoorsector. NS doet dan ook al veel aan het continu bevorderen van fysieke en digitale beveiliging, toch blijft dit een aandachtspunt waar nog stappen in zijn te zetten. De huidige ontwikkelingen leiden echter tot een verhoogde kans op bewuste verstoringen door derden. Daarom moet worden bekeken in hoeverre de bestaande maatregelen toereikend zijn en waar aanpassingen of nieuwe maatregelen nodig zijn.

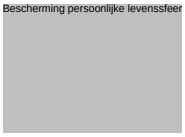
Met het oog op het versterken van de weerbaarheid van de NS, inclusief het bevorderen van fysieke en digitale veiligheid, verzoekt het ministerie prioriteit te geven aan het beoordelen, herijken en inrichten van processen en maatregelen 1) ter voorkoming en bemoeilijking van moedwillige verstoringen en 2) om moedwillige verstoringen zo snel en effectief mogelijk te kunnen herstellen indien deze zich voordoen. Verder wordt als onderdeel van weerbaarheidsvraag bekeken hoe de maatschappij zoveel mogelijk door kan blijven draaien ten tijde van crisis. Dit betekent dat civiel vervoer ook in een conflictsituatie nodig is, al dan niet in mindere mate. We vragen de NS om met het ministerie mee te werken om samen met ProRail en andere vervoerders scenario's te verkennen en uit werken hoe (veilig) civiel vervoer in een conflictsituatie zo veel mogelijk door kan gaan. We vragen NS om eventuele verbeterpunten voor NS die hieruit voortkomen door te voeren.

Tot slot

Ik verwacht dat u de hierboven genoemde beleidsprioriteiten met maatregelen onderbouwt en een herkenbare plek geeft in het vervoerplan 2026 en daarbij aandacht heeft voor de onderlinge samenhang en mogelijke interferenties tussen de diverse voornemens en maatregelen in het vervoerplan. Dit alles zal ik meewegen in mijn beoordeling van het vervoerplan 2026.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT - OPENBAAR VERVOER EN MILIEU,



C.A. Jansen

DG Mobiliteit
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Kenmerk
IENW/BSK-2025/56466

Bijlage 1 - Programma's onder concessiesturing

Programma's	Toelichting
STS verbeterprogramma (samen met ProRail)	Het STS-verbeterprogramma werkt aan het verbeteren van de spoorveiligheid, gezamenlijk met ProRail en IenW en met betrokkenheid van de ILT en andere vervoerders. Het programma streeft ernaar om het aantal ongeoorloofde passages van stoptonende seinen (STS-passages) tegen te gaan, in het bijzonder die gevallen waarbij het punt bereikt wordt waarbij een botsing plaats had kunnen vinden. Het programma draagt bij aan het onderzoeken en uitvoeren van maatregelen om dit te voorkomen, waaronder de uitrol van ATB-vv en het delen van kennis over deze incidenten.
Verbeterprogramma Betrouwbaar Beter*	Het verbeterprogramma Betrouwbaar Beter richt zich op het verbeteren van de prestaties op het hoofdrailnet, met oog voor reiscomfort, voorspelbaarheid en informatievoorziening richting reizigers. Prestatieverbetering wordt gezocht door de negatieve effecten van de hoofdoorzaken van de lage prestaties eind 2023 te verkleinen.

** afhankelijk van de uitkomst van de evaluatie van het Verbeterprogramma BB wordt het programma in 2025 beëindigd of voortgezet*