



Snel naar beter internationaal reizigersvervoer

In het kort

Position Paper

Internationaal treinvervoer biedt de reiziger snelheid en comfort, en vormt tegelijkertijd de ruggengraat van een duurzaam, vitaal en concurrerend Europa. Het internationale spoorvervoer staat op een keerpunt: het aantal internationale treinreizigers groeit de afgelopen jaren snel. ProRail ziet hierin een kans van strategisch belang om deze ontwikkeling te versnellen en daarmee uitvoering te geven aan de ambities uit het Regeerprogramma. Met de huidige infrastructuur kan op korte termijn al extra capaciteit worden gerealiseerd. Frequenties op internationale trajecten kunnen aanzienlijk worden verhoogd en met inzet van langere treinen en een efficiënter georganiseerde dienstregeling ontstaat extra groei ruimte. Tegelijkertijd is de uitrol van ERTMS op grensoverschrijdende lijnen essentieel voor betere benutting van het netwerk. Daarnaast blijven gerichte investeringen noodzakelijk op strategische knelpunten. Deze projecten vragen om versnelling in besluitvorming en financiering om hun meerwaarde tijdig te realiseren. Het volledig benutten van de kansen die internationaal reizigersvervoer per trein biedt, vraagt om:

1. Maak **internationaal treinverkeer een expliciete pijler binnen het nationale én internationale mobiliteits- en klimaatbeleid**. Versnel realisatie van reeds voorziene investeringen en benut deze maximaal. Creëer ruimte voor gerichte maatregelen om alle condities in te vullen, te voorkomen dat groei van internationaal concessies voor goederen en binnenlands vervoer betekent en meer kwaliteit te bieden om met name richting Duitsland kansen te verzilveren.
2. Creëer **moderne spelregels voor capaciteit en regie op het spoor**.
3. Versterk de reizigerservaring en **stel publiek belang centraal**.

Deze aanpak maakt het mogelijk om in 2050 meer dan 17 miljoen internationale treinreizen per jaar te realiseren. Daarmee wordt een CO₂-reductie van circa 500 kiloton per jaar bereikt (grootweg 10% van de emissie uit Nederlands wegverkeer in 2018). Het marktaandeel van de trein ten opzichte van het vliegtuig stijgt van 34% naar 42%. De treinfrequenties op internationale routes kunnen worden verviervoudigd en versneld.

Versnelling van internationaal reizigersvervoer per spoor

Het internationale spoorvervoer staat op een kantelpunt. Terwijl de planeet verder opwarmt en de roep om duurzame alternatieven voor kortereafstandsvluchten groeit, groeit het aantal internationale treinreizigers sterk én geven steeds meer vervoerders aan nieuwe treinproducten te willen aanbieden. ProRail ziet een unieke kans om deze ontwikkeling beleidsmatig te versterken. De Europese Clean Industrial Deal, het Nederlandse coalitieakkoord, de Luchtvaartnota en het Toekomstbeeld OV bieden samen het kader om internationale treinen tot kernspeler in het mobiliteitssysteem te maken. Deze position paper is een oproep aan de Tweede Kamer om nú te kiezen voor structurele inbedding van internationaal spoorvervoer in beleid, regelgeving en investeringsprogramma's.

Strategische kansen voor Nederland

Nederland ligt in Europa aan het begin-/eindpunt van strategische corridors naar Londen, Brussel en Parijs, Keulen, Frankfurt en München, Hamburg, Berlijn en Warschau en maakt deel uit van het TEN-T kernnetwerk. De ligging van ons land biedt kansen voor internationaal reizigersvervoer per spoor, maar vraagt ook actie om goed aangesloten te blijven. Reizigers, vervoerders en infrabeheerders ervaren nog altijd belemmeringen, zoals verouderde wetgeving, onvoldoende materieel en financiering daarvoor, onzekerheid over capaciteit, onduidelijke regie en gebrek aan een wenkend toekomstperspectief. Om deze obstakels weg te nemen en het internationale spoorvervoer duurzaam te versterken, pleit ProRail voor een pragmatische en stapsgewijze ontwikkeling van het netwerk in Nederland en Europa. Waarin nationale én internationale spoorambities integraal samen oplossen. Deze benadering rust op drie samenhangende bouwstenen: eerst beter benutten van de bestaande capaciteit door onder meer het opvullen van onbenutte treinpaden, dan versneld invoeren van systeeminnovaties zoals ERTMS om de betrouwbaarheid en doorstroming te verbeteren, en tot slot gericht investeren in strategische knelpunten om grensoverschrijdende verbindingen sneller, frequenter en aantrekkelijker te maken.

1. **Slimmer benutten van bestaande capaciteit; De huidige infrastructuur biedt op diverse internationale corridors ruimte voor aanzienlijke groei:** Nederland heeft drie internationale hoofdcorridors voor reizigersvervoer: de HSL Zuid richting zuiden naar Brussel, Parijs (en verder) en Londen, Amsterdam via Arnhem – Keulen/Frankfurt en via Hengelo – Berlijn richting het oosten. Op deze verbindingen reist circa 2/3^e van de internationale spoorreizigers met bestemmingen in heel Europa. Op deze trajecten is nog tot 50% van de beschikbare spoorcapaciteit onbenut. Dit is zonde en onnodig en biedt de kans om binnen enkele jaren de frequentie op deze lijnen te verdubbelen. Dit gaat niet vanzelf, maar is technisch en operationeel goed haalbaar. Met langere treinen en slimmere dienstregeling kan de vervoercapaciteit verder worden vergroot, ook als goederen- en binnenlands reizigersvervoer groeien. De bestaande infrastructuur kan de verwachte reizigersgroei hiermee aan, zonder dat nieuwe grootschalige aanpassingen nodig zijn. Wel zijn extra inspanningen nodig in de afstemming met de buurlanden en ontwikkeling van beleidskaders voor een goed werkende vrije markt, voor ondernemers én voor de reiziger.
2. **Versnellen van interoperabiliteit en invoering van ERTMS; Internationale treinen zijn gebaat bij een uniform en betrouwbaar systeem:** De uitrol van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) op de internationale corridors is cruciaal voor hogere frequenties, verbeterde veiligheid, toegang tot meer en goedkoper materieel en soepele interoperabiliteit met onze buurlanden.
3. **Gerichte investeringen in strategische knelpunten die van belang zijn voor een toekomstbestendig Europees netwerk; Hiermee ontstaat extra capaciteit, met name richting Parijs, Londen en Frankfurt, en geven we een kwaliteitsimpuls in reistijd en stationsbeleving:** De uitbreiding van station Amsterdam Zuid met een derde perron en een internationale terminal is een kritieke randvoorwaarde om de frequentie richting Londen en Parijs op te voeren tot vier hogesnelheidstreinen per uur. Daarnaast is de verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp essentieel om de overstap tussen lokaal, nationaal en internationaal vervoer te verbeteren én om extra capaciteit vrij te maken in de Schipholtunnel voor meer internationale treinen vanuit Duitsland. Hoewel beide projecten planologisch



zijn opgenomen, is versnelling in besluitvorming en financiering onmisbaar om tijdig aan de groeiende vervoersvraag te voldoen. Daarbij bieden deze investeringen ook strategische meerwaarde op het vlak van militaire mobiliteit en dual-use infrastructuur, wat ze extra urgent maakt in het bredere Europese veiligheids- en transportbeleid. Meer kwaliteit wordt mogelijk met een upgrade van traject Utrecht – Arnhem – Ruhrgebied (in studie) en aantrekkelijkere internationale stations. Ook is actieve en versnelde afstemming met Duitsland en België noodzakelijk, met name om aan te sluiten op de "Deutschland-Takt" en de Belgische spoorvisie 2040.

Wat levert dit op?

Met de voorgestelde aanpak kan de potentie van de internationale trein volledig worden benut. Naar verwachting realiseren we zo in 2050 jaarlijks meer dan 17 miljoen internationale treinreizen, ruim 2,5 keer het aantal reizigers in 2018. Dit draagt substantieel bij aan de klimaatopgave, met een verwachte CO₂-reductie van circa 500 kiloton per jaar – wat overeenkomt met 10% van de uitstoot uit het Nederlandse wegverkeer in 2018. Ook beperkt dit de extra uitgaves die nodig zijn om de gevolgen van klimaatverandering voor het spoor op te vangen. Daarnaast zal het marktaandeel van de trein ten opzichte van het vliegtuig op de belangrijkste verbindingen stijgen van 34% naar 42%.

Nederland maakt dan onderdeel uit van een volwaardig Europees netwerk van hoogstaande treinverbindingen. Op operationeel vlak resulteert betekent dit: op korte termijn twee keer zoveel treinen richting Frankfurt en Berlijn, elk tot één trein per uur, en op de route Amsterdam – Londen tot tien à veertien treinen per dag. Op langere termijn is opnieuw verdubbeling mogelijk van het aantal hogesnelheidstreinen richting Parijs en Londen, en Frankfurt en verder. Hiermee wordt concurrentie mogelijk tussen verschillende aanbieders en komen nieuwe bestemmingen binnen bereik, zoals Hamburg, Lyon en Marseille, Zuid-Duitsland en Zwitserland, of verder weg per nachttrein. Tegelijkertijd verbetert de reistijd merkbaar, denk aan Berlijn in ongeveer 5 uur (nu 5u50), München 7 uur (nu 7u50), Marseille 6,5 uur (7u40 met overstap in Parijs) en Kopenhagen 7,5 uur (evt. met overstap, nu 11u40 met 2 overstappen). Hiermee ontstaat de ruimte voor ondernemers om nieuwe en aantrekkelijke treinproducten te ontwikkelen en aan te bieden, in een door overheid en infrabeheerder goed georganiseerde open markt.

Wat vraagt dit van de politiek?

De toekomst van internationaal treinvervoer vereist nu duidelijke keuzes en krachtige inzet van de politiek in Nederland en Europa. Dit vraagt meer dan intenties – het vergt structurele beleidskeuzes, wetgevingsaanpassingen en financiële inzet. Concreet is het volgende nodig:

1. **Maak internationaal treinverkeer een expliciete pijler binnen mobiliteits- en klimaatbeleid. Versnel de bijbehorende reeds bekende investeringen en maak ruimte voor gerichte investeringen in condities voor meer treinen, voorkomen concessies aan goederen en internationaal en meer kwaliteit met name naar Duitsland.** Benoem internationaal spoor als alternatief voor kortereafstandsvluchten in programma's als MIRT, Klimaatfonds en de Luchtvaartnota. Reserveer middelen voor cruciale projecten zoals ERTMS, uitbreiding van Amsterdam Zuid en de verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp. Dit zijn kritieke voorwaarden voor groei van het netwerk.
2. **Creëer moderne spelregels voor capaciteit en regie op het spoor.** Hervorm meteen het Besluit Capaciteitsverdeling zodat het aansluit op buurlanden en Europa, het ruimte biedt aan internationale treinen en stel de spoorbeheerders in staat om hun systemen te harmoniseren. Biedt ondernemers meer zekerheid, bijvoorbeeld met een heldere toekomstvisie, kaderovereenkomsten of garantstelling. Neem daarnaast regie op Europese afstemming: sluit actief aan bij het Deutschland-Takt en de Belgische spoorvisie 2040, investeer in diplomatieke en technische samenwerking (bijv. via EuroLink) en wees proactief en denk internationaal in besluitvorming rond capaciteitsmanagement op EU-niveau.
3. **Verbeter de reizigerservaring en stel publiek belang centraal.** Stimuleer betere ticketing, betrouwbare aansluitingen en betere service aan boord. Onderzoek mogelijke verbeteringen op internationale stations. Betrek luchtvaartpartners voor een naadloze air-rail-keten. Structurele monitoring en rapportage aan de Tweede Kamer borgen langetermijnfocus en samenwerking.