



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Internationaal personenvervoer over het spoor

Analyse ten behoeve van een visie

Datum	12 september 2025
Status	Definitief

Colofon

Opdrachtgever	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat Directie Openbaar Vervoer en Spoor Den Haag
---------------	---

Versie	1.0
--------	-----

Inhoud

Colofon—2

Inhoud—3

1	Inleiding—5
1.1	Aanleiding en doel—5
1.2	Beleidscontext—5
1.3	Totstandkoming van dit analysedocument—8
1.4	Leeswijzer—9
2	Belang van de internationale trein voor Nederland—10
2.1	Inleiding—10
2.2	Betekenis van de internationale trein—10
2.3	Kwaliteiten van de internationale trein—14
2.4	Juiste modaliteit op de juiste plaats en tijd—16
2.5	Belang van de trein per corridor—17
2.6	Reismotieven in het internationaal spoorvervoer—19
2.7	Huidige aanbod internationale verbindingen—20
2.8	Samenvatting en conclusie—22
3	Uitdagingen voor het internationaal spoor—23
3.1	Inleiding—23
3.2	Perspectief van de reiziger—23
3.3	Perspectief van vervoerders—28
3.4	Perspectief van de infrastructuurbeheerder—31
3.5	Samenvatting en conclusies—32
4	Stappen die al gezet zijn—34
4.1	Inleiding—34
4.2	Werkprogramma Internationaal Spoor—34
4.3	Beleidsmatige ontwikkelingen—34
4.4	Internationale spoorverbindingen—42
4.5	Actielijn Samenwerking in Europa—44
4.6	Stappen die zijn gezet buiten het Werkprogramma—45
4.7	Samenvatting en conclusie—45
5	Ambitiescenario's voor het internationaal spoor—47
5.1	Inleiding—47
5.2	Van centrale keuzes naar ambitiescenario's voor 2050—47
5.3	Vier ambitiescenario's toegelicht—48
5.4	Effecten van de ambitiescenario's en bijbehorende inzichten—51
5.5	Samenvatting en conclusies—53
6	Beleidskeuzes—54
6.1	Inleiding—54
6.2	Mogelijke beleidsmaatregelen IenW—54
6.3	Mobiliteitsdiensten—57
6.4	Infrastructuur—58
6.5	Vervoersdiensten—59
6.6	Verkeersdiensten—59
6.7	Doorkijk mogelijke keuzes—59

6.8 Samenvatting en conclusies—60

Bijlagen—61

Bijlage A Bronnenlijst—62

Bijlage B Samenvatting beleidscontext—66

Bijlage C Overzicht internationale verbindingen, huidige dienstregeling (2025)—73

Bijlage D Onderzoeken naar ervaringen reizigers—74

Bijlage E Overzicht ACM-meldingen nieuwe internationale treindiensten (peildatum september 2025)—77

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Goede internationale treinverbindingen voor personenvervoer zijn van belang voor Nederland. Ze dragen bij aan de bereikbaarheid, economische ontwikkeling, duurzaamheid en Europese samenwerking. In een tijd waarin mobiliteit steeds internationaler wordt en sprake is van een urgente klimaatopgave, is het gewenst om vanuit het Nederlandse perspectief een heldere visie te ontwikkelen op een toekomstbestendig internationaal spoornetwerk en hoe wij hier vanuit Nederland invulling aan willen geven. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) heeft ten behoeve van een visie op het internationaal personenvervoer over het spoor dit analysedocument opgesteld. Het document bevat een analyse van de low/no regret maatregelen op korte termijn die het rijk kan uitvoeren om de potentie van internationale reizigerstreinen te benutten. Het dient als hulpmiddel bij het vormen van een visie en bevat hiertoe samenvattende analyses en inzichten.

Een visie op internationaal personenvervoer over het spoor vereist richtinggevende beleidskeuzes over het na te streven eindbeeld en de weg daarna toe. De ontwikkeling van het internationale spoor vraagt naast een helder beeld bij de richting ook om duidelijke rolopvatting van de Rijksoverheid: waar is regie nodig, waar samenwerking met andere binnen- en buitenlandse partijen. Waar kan of moet ruimte worden geboden aan marktinitiatieven of initiatieven van decentrale overheden? Waar dient ingezet te worden op Europese trajecten? Gezien de demissionaire status van het kabinet Schoof wordt de visie hierop aan een volgend kabinet gelaten. Dit document bevat daarom geen beleidskeuzes, maar slechts een analyse van de opgave. Deze analyse en de studies die hiertoe zijn uitgevoerd, kunnen wel de basis vormen voor beleidskeuzes van een volgend kabinet.

1.2 Beleidscontext

Internationaal personenvervoer over het spoor staat voor Nederland hoog op de maatschappelijke en politieke agenda. Daarnaast is in de afgelopen jaren, onder invloed van de geopolitieke ontwikkelingen, de aandacht voor en het belang van Europese samenwerking verder toegenomen.

De beleidsopgave richt zich op het verbeteren van de internationale treinverbindingen voor personenvervoer, zodat de trein een aantrekkelijke modaliteit is naast auto, bus en vliegtuig. Dit vraagt om snelle, comfortabele en betrouwbare verbindingen met belangrijke Europese bestemmingen, tegen concurrerende prijzen. Afgelopen jaren is op verschillende niveaus ingezet op het verbeteren van het internationaal personenvervoer over het spoor. Dit wordt in de volgende alinea's toegelicht. Voor een nadere beschouwing hiervan, verwijzen we naar bijlage 1.

Nationaal beleid

De coalitiepartijen uit het kabinet Schoof hebben in het Hoofdlijnenakkoord in mei 2024 aangegeven dat zij het internationaal personenvervoer per spoor willen bevorderen door barrières voor nieuwe toetreders weg te nemen. Ook heeft het inmiddels demissionaire kabinet aangekondigd dat er een voorstel komt voor grensoverschrijdend spoorvervoer inclusief de aansluiting van vijf treinstations op internationale HSL-lijnen. Daarbij zijn de treinstations Hengelo, Venlo, Heerlen, Groningen en Zwolle als voorbeeld genoemd.¹

¹ Hoop, lef en trots. Hoofdlijnenakkoord 2024-2028, 2024, p.10.

Internationaal spoorvervoer neemt daarnaast een duidelijke plaats in binnen het Toekomstbeeld OV 2040 (hierna TBOV), waar in 2019 de contouren van zijn vastgesteld. Het TBOV richt zich onder andere op het verbeteren van grensoverschrijdende verbindingen en het aantrekkelijker maken van de trein als alternatief voor auto en vliegtuig. Daarnaast zijn in 2019 ProRail, Schiphol, de NS, KLM en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met de Actieagenda Trein en Luchtvaart een actiegerichte samenwerking gestart om internationale treinreizen als duurzaam alternatief en aanvulling op vliegreizen te versterken.² De inzichten uit de herijking van de Actieagenda worden in paragraaf 2.4 toegelicht.

Decentraal beleid

Provincies, steden³ en regio's zien internationale spoorverbindingen als essentieel voor economische groei, betere bereikbaarheid en een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Ze benadrukken dat goede treinverbindingen met het buitenland zorgen voor meer grensoverschrijdende regionale samenwerking, kennisuitwisseling en kansen voor inwoners en bedrijven, en pleiten voor snelle, directe en comfortabele verbindingen met Europese steden of buurregio's net over de grens.

Europees Beleid

Internationaal personenvervoer over het spoor staat ook hoog op de beleidsagenda van de Europese Unie.

Het *Action Plan to boost long-distance and cross-border passenger rail* van 2021 van de Europese Commissie is een ambitieus plan om het internationale en langeafstandsspoorvervoer binnen de Europese Unie aantrekkelijker, efficiënter en duurzamer te maken⁴. Het belangrijkste doel is om het aantal reizigers dat voor de trein kiest aanzienlijk te verhogen, onder andere door het hogesnelheidsverkeer per spoor tegen 2030 te verdubbelen en tegen 2050 zelfs te verdrievoudigen. Om dit te bereiken, wil de Europese Commissie het aanbod van internationale treinreizen verbeteren, zodat deze sneller, frequenter en betaalbaarder worden.

Recent is er vanuit Europa ook veel aandacht voor de rol van spoor in het concurrentievermogen van de Europese Unie, met name de uitdagingen waar industrie en bedrijven tegenaan lopen in de Europese interne markt⁵. Het spoor is van belang voor de ontwikkeling van Europa en spoorwegverbindingen zijn belangrijke motoren voor brede welvaart en economische ontwikkeling. Daarnaast heeft de spoorwegsector het potentieel om de door Europa gewenste dubbele transitie⁶ te simuleren, het industriële concurrentievermogen van Europa te versterken en de connectiviteit te verbeteren. De Commissie werkt daarom onder meer aan een High Speed Rail plan voor Europa, met als doel investeringen in (grensoverschrijdende) infrastructuur daadwerkelijk te verzilveren op grensoverschrijdend dienstverleningsniveau. Naar verwachting zal het plan van de Europese Commissie focussen op ontwikkeling hogesnelheidsinfrastructuur en de financiering daarvan. Dit high speed rail plan, dat wordt verwacht in de tweede helft van 2025, kan Nederland mogelijk helpen om op Europese schaal te werken aan een netwerk van hogesnelheidsverbindingen waarbij aansluitingen op HSL-knopen/ -

² Actieagenda trein en vliegtuig – verkenning van uitvoeringsvarianten, 2025, p. 12

³ Zie onder meer het pleidooi van Eurocities: [Eurocities calls for fast and high-quality passenger train connections across Europe - Eurocities](#).

⁴ Action plan to boost long distance and cross-border passenger rail, EC 14.12.2021.

⁵ De toekomst van het Europese concurrentievermogen – een strategie voor het concurrentievermogen van Europa' aan de voorzitter van de Europese Commissie, 2024.

⁶ De "dubbele transitie" betreft de gelijktijdige overgang naar een duurzame (groenere) én een meer gedigitaliseerde economie en samenleving. De Europese Unie heeft deze dubbele transitie centraal gesteld in haar industriestrategie en beleid.

treinstations centraal staan. Nederland reageerde op 23 mei 2025 op de consultatie over dit high speed plan van de Europese Commissie⁷. Inzet van Nederland zal zijn om in Europees verband aan de hand van dit Masterplan high speed samenwerking te bevorderen om de groei het internationale treindiensten gericht te versnellen.

Beleid (directe) buurlanden

Internationaal personenvervoer over het spoor staat ook hoog op de beleidsagenda van onze directe buurlanden België en Duitsland. In het regeerakkoord van de federale regering De Wever uit 2025 wordt sterk gepleit voor internationale treinen. Zo wordt Europese samenwerking op het vlak van treinverkeer om meer en betere Europese treinverbindingen te realiseren gestimuleerd voor zowel goederen- als personenvervoer. Ook pleit de regering De Wever voor een Europese strategie die ervoor zorgt dat de trein een alternatief wordt voor het vliegtuig.

De regering De Wever wil obstakels wegnemen om directe verbindingen met buitenlandse HSL-knooppunten mogelijk te maken. Er wordt gepleit voor betere internationale treinverbindingen, zodat de trein een aantrekkelijk alternatief wordt voor het vliegtuig, onder meer door luchthaven Zaventem te verbinden met rechtstreekse hogesnelheidslijnen naar buurlanden. Het regeerakkoord vermeldt expliciet het stimuleren van nachttreinen, onder andere door private vervoerders toe te laten en obstakels in techniek en regelgeving weg te nemen. Ten slotte wordt een studie aangekondigd naar de voorwaarden voor gezonde concurrentie op internationale routes, en de regering zegt de noodzakelijke maatregelen te zullen nemen.

In Duitsland wil de coalitie van CDU/CSU en de SPD meer investeren in het Duitse spoorwegennet. Een budget van €500 miljard voor een periode van 12 jaar wordt vrijgemaakt voor beheer en vernieuwing van infrastructuur. Een substantieel deel hiervan zal ten gunste komen aan spoorweginfrastructuur. Bij vernieuwing van infrastructuur zal naar verwachting de infrastructuur ook een upgrade krijgen voor de TEN T eisen (ERTMS, 740m lange treinen, elektrificatie, etc.) en de eisen vanuit militaire mobiliteit. Voor de intensivering van de vernieuwing van infrastructuur is het concept "hochleistungsnetz" ontwikkeld; baanvakken worden geheel vernieuwd en in lijn gebracht met de TEN T en andere standaarden en worden voor die vernieuwing gedurende een aantal maanden volledig gesloten voor verkeer. Daarmee kan vernieuwing relatief snel plaatsvinden maar kan er wel aanzienlijke last ontstaan voor reizigers en verladers vanwege noodzakelijke omleidingen op het spoor.⁸

De coalitie kondigt zij aan om het lokale en langeafstandsverkeer gericht uit te breiden, zowel voor personen- als goederenvervoer, per spoor. Dit wordt (nu al) uitgewerkt in het Bundeswegenverkehrsplan en DeutschlandTakt.

Deutschlandtakt⁹

Deutschlandtakt is het nationale spoorwegconcept (focus 2040 plus) van Duitsland dat streeft naar een landelijk geïntegreerde dienstregeling op basis van een halfuurs- of uurdiensten, met optimale aansluitingen tussen regionale, nationale en internationale treinen. Het doel is om het spoor aantrekkelijker te maken met kortere reistijden, meer verbindingen, betere aansluitingen en gemoderniseerde infrastructuur. De kern van de Deutschlandtakt is dat eerst een ideale dienstregeling (het zogeheten Zielfahrplan) wordt

⁷ Zie Kamerbrief van 4 juli 2025 met verslag transportraad 5 juni 2025 bijlage 2. Kamerstukken 21501-33, Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie Nr. 1143

⁸ Zie voor meer informatie de volgende weblink: [Neues Hochleistungsnetz für die Schiene](https://www.hochleistungsnetz.de/)

⁹ Zie <https://www.deutschlandtakt.de/>

opgesteld, waarna de noodzakelijke infrastructuur wordt gepland en gerealiseerd om deze dienstregeling mogelijk te maken – een fundamentele omslag ten opzichte van het traditionele denken, waarbij de dienstregeling werd aangepast aan de bestaande infrastructuur. Het project is een centraal onderdeel van het Duitse federale mobiliteitsbeleid en beoogt onder meer de verdubbeling van het aantal reizigers per spoor en een stijging van het marktaandeel van het spoorgoederenvervoer naar minimaal 25% tegen 2030. Deutschlandtakt wordt gefaseerd ingevoerd, met al zichtbare verbeteringen op diverse trajecten en verdere uitrol richting 2030 en daarna.

Deutschlandtakt heeft directe invloed op de kwaliteit en frequentie van internationale treindiensten van en naar Nederland. Zo voorzien de plannen onder meer in een hogere frequentie op de verbinding Amsterdam–Keulen (uurdienst in plaats van de huidige twee-uursdienst), versnelling van de verbinding Amsterdam–Berlijn (doel is de reistijd met circa één uur te verkorten) en het verlengen van de verbinding Amsterdam–Frankfurt naar Stuttgart. Om de voordelen van de Deutschlandtakt te benutten, is het van belang dat Nederland betrokken blijft bij de verdere uitwerking van de Duitse plannen zodat dienstregelingen en investeringen in infrastructuur aan beide zijden van de grens op elkaar worden afgestemd.

De regering van de Franse president Macron zet in op nachttreinen. Zij streeft naar het introduceren van ongeveer 10 nachttreinverbindingen in het jaar 2030. In januari 2025 kondigde de minister van Transport aan dat 180 nieuwe nachttreinen en 30 locomotieven aangeschaft zullen worden.¹⁰

In het Verenigd Koninkrijk zet de regering van premier Starmer in op spoorweghervormingen, in het bijzonder renationalisatiebeleid. Het renationalisatiebeleid maakt het mogelijk dat de Britse staat spoorwegmaatschappijen overneemt zodra hun contracten aflopen of eerder als prestaties slecht zijn. In 2025 is de eerste Britse passagierstreinvervoerder in overheidshanden gekomen vanwege deze hervormingen.¹¹ Spoorvervoer wordt meer geïntegreerd met het beheer van de infrastructuur. Uitzondering op deze renationalisatie strategie is het internationale spoorvervoer door de kanaaltunnel. De infrastructuurbeheerders van de kanaaltunnel en de hogesnelheidsinfrastructuur naar Londen blijven onafhankelijk van de spoorvervoerders.

Voor het internationale verkeer kijkt de Britse regering actief naar nieuwe en meer hoogfrequente internationale verbindingen via de kanaaltunnel.¹²

1.3

Totstandkoming van dit analysedocument

Dit analysedocument is tot stand gekomen op basis van diverse analyses en onderzoeken die IenW in de afgelopen periode heeft laten uitvoeren naar de huidige situatie van het internationale spoorvervoer. Daarbij was aandacht voor de kansen, uitdagingen en de mogelijkheden om het internationale spoorvervoer te verbeteren. Daarnaast is gebruikgemaakt van inzichten uit beleidsstudies, marktverkenningen en evaluaties van lopende projecten.

¹⁰ Railtech, 'France 'to order 180 new night trains', but sleeper expansion plans remain unclear, 30 januari 2025

¹¹ Verenigd Koninkrijk renationaliseert eerste passagiersvervoerder in het kader van de spoorweghervormingen van Labour, Railtech.be, 26 mei 2025: [Verenigd Koninkrijk renationaliseert eerste passagiersvervoerder in het kader van de spoorweghervormingen van Labour - RailTech.be](#)

¹² Zie bijvoorbeeld de aankondiging eerste minister Starmer en bondskanselier Merz bij hun ontmoeting in Londen 17 juli 2025 ([Plans for direct train to Berlin in new UK-Germany treaty](#)) en het memorandum of understanding van 9 mei 2025 met plannen voor een hogesnelheidstrein van Zwitserland naar Londen ondertekend door de Zwitserse en Britse ministers;

Het document bouwt ook voort op de uitvoering en voortgang van het Werkprogramma Internationaal Spoor (2022), dat in juni 2023 gepresenteerd is.¹³ Op basis hiervan werken rijksoverheid, sector, decentrale overheden en buurlanden samen aan het verbeteren van concrete grensoverschrijdende verbindingen en het verbeteren van de dienstverlening voor de internationale reiziger.

1.4

Leeswijzer

Dit analysedocument is opgebouwd aan de hand van zes hoofdstukken, die elk een eigen invalshoek belichten. Deze zijn als volgt:

Hoofdstuk 2: Belang van de internationale trein voor Nederland

In dit hoofdstuk wordt de betekenis en het belang van de internationale trein voor Nederland vanuit verschillende invalshoeken belicht en gaan we in op de kwaliteiten van de trein ten opzichte van concurrerende modaliteiten, de reismotieven van de gebruikers van de internationale trein en het huidige aanbod aan internationale verbindingen van en naar Nederland.

Hoofdstuk 3: Uitdagingen voor het internationaal spoor

Dit hoofdstuk gaat in op de uitdagingen bij het verbeteren van de internationale treinverbindingen vanuit verschillende perspectieven: de reiziger, de vervoerders en de infrastructuurbeheerder.

Hoofdstuk 4: Stappen die al zijn gezet

In dit hoofdstuk wordt uiteengezet welke concrete stappen in het kader van het Werkprogramma Internationaal Spoor al zijn gezet. Zo wordt ingegaan op beleidsmatige ontwikkelingen, drie actielijnen op de internationale spoorverbindingen en de actielijn samenwerking in Europa. Ook wordt toegelicht welke stappen los van het Werkprogramma zijn gezet.

Hoofdstuk 5: Ambitiescenario's voor het internationaal spoor

In dit hoofdstuk worden vier ambitiescenario's voor de duurzame bereikbaarheid van Nederland geschetst. De ambitie-scenario's beschrijven hoe het internationaal spoor zich in 2050 ontwikkeld kan hebben, vanuit een aantal logische, politiek-bestuurlijk relevante keuzes en vormen daarmee de hoeken van het speelveld. In dit hoofdstuk wordt ook ingegaan op de effecten van de scenario's op een aantal indicatoren.

Hoofdstuk 6: Beleidskeuzes

Dit hoofdstuk schets een aantal mogelijke maatregelen die met elkaar een robuust fundament vormen voor de verdere ontwikkeling van het internationaal personenvervoer zonder dat dit op relatief korte termijn vergaande politieke keuzes vraagt. Zo wordt ingegaan op low/no regret-maatregelen en quick wins.¹⁴ Ook worden voorbeelden gegeven van maatregelen waarmee deze robuuste basis is uit te breiden afhankelijk van de ambities in een volgend kabinet.

¹³ Zie [bijlage-werkprogramma-internationaal-spoor-2022.pdf](#)

¹⁴ Low/no regret-maatregelen worden beschouwd als maatregelen die in elk (ambitie)scenario en voor vrijwel alle verbindingen waarde hebben en op de relatief korte termijn te realiseren zijn. Quick wins worden in dit document gedefinieerd als maatregelen die tegen relatief, lage inspanningen en kosten kunnen worden ingezet.

2 Belang van de internationale trein voor Nederland

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het belang van de internationale trein voor Nederland vanuit verschillende invalshoeken belicht. Zo wordt ingegaan op de betekenis van de internationale trein en de kwaliteiten van de internationale trein ten opzichte van concurrerende modaliteiten. Ook wordt het belang van de trein per corridor toegelicht en worden de reismotieven van de gebruikers van de internationale trein geschetst. Tot slot wordt ingegaan op het huidige aanbod aan internationale verbindingen van en naar Nederland.

2.2 Betekenis van de internationale trein

Internationale bereikbaarheid

Internationale bereikbaarheid is van belang voor economisch-maatschappelijke motieven en voor sociale motieven. Nederland is immers een klein land met een open samenleving en een internationaal georiënteerde economie, met veel internationaal actieve bedrijven en handel. Een kwalitatief goede internationale verbondenheid is daarvoor cruciaal, net als voor een sterk verbonden en competitief Europa. Goede bereikbaarheid van locaties in Nederland is voor internationale bedrijven een belangrijke reden om zich hier te vestigen. Daarnaast maakt een kwalitatief goede internationale verbondenheid het mogelijk om bijvoorbeeld over de grens onderwijs te volgen, om familie en vrienden te bezoeken en om invulling te geven aan vrije tijd. De toeristen die Nederland ontvangt uit het buitenland leveren andersom een belangrijke bijdrage aan onze economie. Vanwege de bijdrage aan onze welvaart en ons welzijn zijn de kwaliteit, samenhang en continuïteit van het internationale bestemmingsnetwerk een publiek belang. Het begrip netwerkqualiteit geeft binnen deze context aan op welke wijze de Nederlandse economie en samenleving verbonden zijn met de rest van de wereld.¹⁵

Beleidskader Netwerkqualiteit en GaWC

Met het Beleidskader Netwerkqualiteit wordt beoogd om het publieke belang van goede verbondenheid objectief en eenduidig meetbaar te maken, voornamelijk voor luchtvaart en in beperkte mate de internationale trein.¹⁶ In het Beleidskader wordt netwerkqualiteit als volgt gedefinieerd: "(...) de beschikbaarheid van directe verbindingen naar preferente bestemmingen. Preferente bestemmingen zijn steden die een aanzienlijk economisch belang voor Nederland vertegenwoordigen of die een bijzondere staatkundige/historische relatie met Nederland hebben."¹⁷ Via de *Globalization and World Cities*-index (GaWC) worden economisch belangrijke bestemmingen objectief en eenduidig geïdentificeerd. In de GaWC-lijst voor Nederland zijn steden gerangschikt, waarmee inzichtelijk wordt gemaakt wat hun specifieke betekenis is voor Nederland.¹⁸ In de lijst uit 2024 staan in de top-10 de steden Londen en Parijs die per trein goed bereikbaar zijn en die in de Actieagenda Trein en Luchtvaart als Air-Rail bestemming zijn opgenomen.²⁰ De lijst met preferente bestemmingen voor Nederland is primair gebaseerd op economische relevantie, maar is aanvullend gecontroleerd op relevantie voor andere reismotieven, zoals studie, familie/vrienden en vakantie: "de belangrijkste observatie is echter dat de

¹⁵ Bereikbaarheid op peil – Kabinetsstandpunt en achtergrondrapportage, 2025, p. 34.

¹⁶ Brief aan Tweede Kamer, 31 936/1153, 2024, p. 1.

¹⁷ Beleidskader Netwerkqualiteit, 2022, p. 3.

¹⁸ In 2025 zijn in de Monitor netwerkqualiteit voor het eerst de treinverbindingen meegenomen. Zie: [Monitor netwerkqualiteit en staatsgaranties | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

¹⁹ Notitie beleidskader netwerkqualiteit, p.3.

²⁰ Zie [GaWC-lijst 2024 voor Nederland | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

preferente bestemmingen niet alleen bijna al het zakelijk verkeer aantrekken, maar ook dominant zijn bij de andere reismotieven. Hiermee zijn deze bestemmingen niet alleen strategisch vanwege de relatie met het vestigingsklimaat, maar voorzien ze ook in de behoefte van de meeste passagiers.²¹

Het internationaal reizigersverkeer per spoor is van grote waarde voor de bereikbaarheid van stedelijke agglomeraties. Het spoor biedt (aansluiting op) een fijnmazig netwerk van openbaarvervoerverbindingen in vrijwel geheel Europa. Daardoor draagt het spoor als vervoersmodaliteit bij aan een goede ruimtelijke ordening en het verlichten van de drukte op autowegen.²² Directe, snelle en frequente treinverbindingen vormen daarbij een netwerk dat niet alleen de mobiliteit van mensen en bedrijven vergroot, maar ook de aantrekkelijkheid en het vestigingsklimaat van steden versterkt. Goed bereikbare steden en regio's trekken meer internationale bedrijven, kennisinstellingen en talent aan, wat leidt tot extra investeringen, werkgelegenheid en innovatiekracht.

Hoewel er veel investeringen zijn gedaan in de aanleg en onderhoud van Europese spoorinfrastructuur, is het reizigersverkeer per spoor minder sterk gegroeid dan het auto- en vliegverkeer.²³ Grote Nederlandse steden als Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Arnhem-Nijmegen pleiten actief voor betere internationale treinverbindingen. Zij zetten zich in voor meer en snellere verbindingen met belangrijke Europese steden als Londen, Parijs, Brussel en Frankfurt. Ze werken hiervoor samen met regionale partners en het Rijk en ondersteunen initiatieven die het internationale spoornetwerk versterken.

Eurocities

Eurocities is een netwerk van Europese steden. Eurocities pleit bij Europese instituties voor het stimuleren van de ontwikkeling van een uitgebreid en hoogwaardig spoornetwerk dat alle belangrijke Europese steden en stedelijke centra verbindt. Het netwerk benadrukt dat de trein economische ontwikkeling en het functioneren van de interne markt stimuleert, dat het Europese burgers verbindt en dat het een efficiënte manier is om klimaatdoelen te behalen. Zo wordt het spoornetwerk uitgebreider en intensiever gebruikt dan andere vormen van langeafstandsvervoer, wat het een aantrekkelijker alternatief maakt voor het vliegverkeer.²⁴ Ook stoot het vervoer per trein van reizigers en goederen 80% minder CO₂ uit ten opzichte van vliegreizen en 75% minder dan autoreizen.²⁵ Daarmee zijn goede internationale treinverbindingen essentieel voor steden om verbonden te blijven vanuit economisch en cultureel perspectief en om tegelijkertijd de negatieve effecten van transport te verminderen.²⁶ Eurocities wijst erop dat snelle treinverbindingen de connectiviteit tussen steden en regio's verbeteren, bijdragen aan hun economische ontwikkeling, de transitie naar duurzamer vervoer in heel Europa ondersteunen en de integratie van de Europese Unie stimuleren.²⁷

Relatieve aandeel internationale treinreizigers

De trein vervult in Nederland, net als in de rest van Europa, in de eerste plaats een binnenlandse functie. Uit Eurostat data uit 2021 blijkt dat binnen Europa

²¹ Beleidskader Netwerkkwaliteit, 2022, p. 8.

²² Verzet de wissel, RLI, 2020, p. 11.

²³ Verzet de wissel, RLI, 2020, p. 5.

²⁴ Prioritising fast and high-quality passenger train connections in Europe, oktober 2024, p.1.

²⁵ Rail Environmental Report – European Union Agency for Railways (2024).

²⁶ Prioritising fast and high-quality passenger train connections in Europe, oktober 2024, p.2.

²⁷ Prioritising fast and high-quality passenger train connections in Europe, oktober 2024, p.1: [FINAL-Policy-Statement-on-Prioritising-fast-and-high-quality-passenger-train-connections-in-Europe.pdf](#)

gemiddeld slechts 0,65% van alle treinreizen grensoverschrijdend is, al vertegenwoordigen deze treindiensten in Europa gemiddeld wel 5% van het totale aantal reizigerskilometers per trein. Hoewel internationale treinreizen een relatief klein aandeel²⁸ van het totale Nederlandse personenvervoer per trein betreft, vervullen internationale treindiensten wel een wezenlijke rol. Zo was het marktaandeel van de trein richting het zuidwesten (bijvoorbeeld via Lille naar Londen) met een afstand groter dan 500 kilometer en bestemming Verenigd Koninkrijk in 2018 6,0%. Naar verwachting wordt dit 9,9% in 2050.²⁹ Richting Noordoost met een afstand groter dan 500 kilometer (bijvoorbeeld richting Hamburg en Kopenhagen) was dit aandeel 4,2% en wordt dit naar verwachting 6,7% in 2050.³⁰

Het aantal internationale treinreizen groeit daarnaast sneller dan het binnenlandsvervoer. Zo verkocht NS International in 2024 tien procent meer treinreizen dan in 2023, tegenover een stijging van ruim vier procent in het binnenlands treinverkeer.³¹ Ook is het aantal internationale reizigers inmiddels weer boven het niveau van voor de coronapandemie.

Daily urban systems in de grensregio's

Internationale treinverbindingen zorgen ook op kortere afstanden voor betere bereikbaarheid, bijvoorbeeld tussen steden en regio's aan weerszijden van de grens. Dit bevordert grensoverschrijdende samenwerking, versterkt de economische ontwikkeling en maakt het makkelijker voor mensen om in een buurland te werken, studeren of voorzieningen te bezoeken.

Door de internationale trein krijgen deelregio's een volwaardiger positie binnen elkaars daily urban system. Dit betekent dat meer voorzieningen, arbeidsmarkten en onderwijsinstellingen beter bereikbaar worden, wat kan bijdragen aan het behoud van voorzieningen, het aantrekken van nieuwe inwoners en bedrijven en het tegengaan van ontgroening en vergrijzing in kwetsbare regio's. Verbeterde OV-bereikbaarheid kan sociaaleconomische ontwikkelingen stimuleren en de brede welvaart in grensregio's laten groeien. Tegelijkertijd blijven andere sociaaleconomische barrières, die vaak ook groter zijn dan de fysieke barrières, bestaan. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om taal, erkenning van onderwijsdiploma's en vergoeding van zorgbehandelingen.

Toerisme en leisure³²

De ambitie vanuit de Rijksoverheid is om de toerisme toekomstbestendig en duurzaam vorm te geven.³³³⁴ Duurzame mobiliteit en specifiek internationale treinverbindingen kunnen bijdragen aan een toekomstbestendige toerismesector. Dit geldt zowel voor de toeristen die via de trein naar of binnen Nederland reizen als

²⁸ Internationale treinreizen vormen circa 2,5% van het totale Nederlandse personenvervoer per trein.

²⁹ Zie *Aanvulling op advies beter lange afstands reizigersvervoer van en naar Nederland*, ProRail, 2025, p. 27.

³⁰ Zie *Aanvulling op advies beter lange afstands reizigersvervoer van en naar Nederland*, ProRail, 2025, p. 27.

³¹ Stevige groei internationaal treinverkeer – NS International verkoopt 10 procent meer, Treinreiziger.nl, 6 maart 2025: [Stevige groei internationaal treinverkeer - NS International verkoopt 10 procent meer](#).

³² Met de term leisure wordt bedoeld op vrijetijd of vrijetijdsbesteding.

³³ [Kamerbrief over stand van zaken gastvrijheidssector | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)

³⁴ Zie: [Perspectief 2030 - landelijke visie op bestemming Nederland - NBTC](#) en [Internationale treinreizen naar Nederland_juni 2025.pdf](#)

voor Nederlanders die zelf kiezen voor een reis of vakantie per trein naar het buitenland als alternatief voor vliegen of auto.³⁵

Voor reizigers biedt de trein aantrekkelijke mogelijkheden: het is een ontspannen en comfortabele manier van reizen, met veel bewegingsvrijheid, flexibele reistijden en faciliteiten zoals catering en ruime zitplaatsen. Bovendien brengen internationale treinverbindingen toeristen rechtstreeks naar het centrum van hun steden, zodat zij zonder overstappen of transfers snel en gemakkelijk hun reisdoel bereiken. Internationale treinverbindingen zijn een duurzamere manier van reizen³⁶ en voor bepaalde doelgroepen wordt dit een steeds belangrijker reismotief. Nederland zet - via het Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen - actief in om internationale bezoekers te stimuleren om vaker de trein te nemen in plaats van de auto of het vliegtuig. Dit geldt met name voor korte afstanden. Dit doen ze bijvoorbeeld via campagnes met Deutsche Bahn en samenwerking met Eurostar.

Internationale verbindingen leveren ook een bijdrage aan spreiding van toeristen over Nederland. Zeker omdat treinen niet alleen in Amsterdam stoppen, maar ook in andere steden kan dit aldaar positief uitwerken en leiden tot meer verblijfsbezoekers en een impuls voor de lokale economie.

Ook de Algemene Nederlandse Verenigingen voor Reisondernemingen (ANVR) spreekt de ambitie uit voor een forse groei van het aantal vakanties en zakenreizen per spoor³⁷. Zij geven aan dat zij de reisbranche stimuleren om trein echt meer te gaan verkopen. De reisbedrijven kunnen ook een belangrijke rol spelen in de positieve belichting van de trein als alternatief voor het vliegtuig, in hun marketing en communicatie.

Belang van internationale trein per herkomstland t.a.v. toerisme /leisure

De keuze voor het vervoermiddel naar Nederland verschilt per herkomstland. Voor Franse bezoekers is de trein het meest gekozen vervoermiddel (33%), vooral vanwege de snelheid en het hoge comfort. De auto (22%) en het vliegtuig (20%) volgen op enige afstand. Het vliegtuig is het populairst onder Britse bezoekers: ruim een derde (39%) reist hiermee naar Nederland, vooral vanwege snelheid en comfort. De trein (24%) en auto (19%) worden minder vaak gekozen. Duitse bezoekers kiezen het meest voor de auto (45%), vooral vanwege de flexibiliteit en het comfort. De trein (21%) staat hier op de tweede plaats, gevolgd door het vliegtuig (10%). Ook Belgische bezoekers geven veelal de voorkeur aan de auto (54%), vanwege het comfort en de flexibiliteit. De trein (24%) en de bus (9%) worden minder vaak gebruikt³⁸.

De heropleving van de internationale nachttrein

De laatste jaren is er een voorzichtige heropleving van de nachttrein zichtbaar. Deze toename wordt mede gedreven door een groeiende aandacht voor duurzaamheid en de wens om milieuvriendelijker te reizen. In 2024 vervoerde ÖBB als grootste nachttreinvervoerder in Europa meer dan 1,5 miljoen nachttreinpassagiers per jaar. In 2024 zijn 950.000 reizen gemaakt met nachttreinen, wat meer dan een verdubbeling is sinds 2019.³⁹ In de herijking van de actieagenda trein en luchtvaart is de nachttrein niet

³⁵ <https://www.nbtc.nl/nl/site/download/download-internationale-treinreizen-onderzoek-nl?disposition=inline>

³⁶ Zie onder meer de vergelijking CO₂-equivalente emissies per reizigerskilometer in [Als beste uit de bus? | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#), KiM, 2025, p. 5.

³⁷ Zie: [241010 ANVR Position Paper internationale trein acb9c3d6bc.pdf](#)

³⁸ Internationale treinreizen naar Nederland, NBTC, mei 2025.

³⁹ Potentie internationale nachttreinen. Drempele en beleidsinstrumenten. Haskoning, juni 2025, p.5.

meegenomen, hoewel intern reizigersonderzoek van NS laat zien dat 39% van de reizigers in de nachttrein naar Wenen anders het vliegtuig hadden genomen.⁴⁰ Daarnaast zet de Franse regering in op de nachttreinen, o.a. met de aanschaf van nieuw materieel (zie paragraaf 1.2).

Nachttreinen hebben een maatschappelijke meerwaarde en kunnen een waardevolle aanvulling zijn in de mobiliteitsmix voor de lange afstand. De nachttrein heeft daarbij potentie om vervoersstromen efficiënter en duurzamer te kunnen bedienen dan via het vliegtuig of de auto. In de praktijk ervaren nieuwe vervoerders echter drempels, waaronder het verkrijgen van financiering en ,in de uitrol van de nachttreinen, de capaciteit van de infrastructuur, beschikbaarheid van materieel en (ticket)distributie.⁴¹ In 2025 is in opdracht van IenW onderzocht hoe deze drempels kunnen worden verlaagd (Rapport: Potentie internationale nachttreinen). Ondanks de toename in reizigersaantallen, aandacht en potentie blijft de markt voor internationale nachttreinen een (weliswaar belangrijke) niche.

2.3

Kwaliteiten van de internationale trein

Bij het reizen naar het buitenland of vanuit het buitenland naar Nederland kan, afhankelijk van de herkomst en bestemming, gebruik worden gemaakt van verschillende modaliteiten: trein, de bus, de auto of het vliegtuig. Elke modaliteit heeft daarbij zijn specifieke kwaliteiten; sterke en zwakke punten⁴². Hieronder vergelijken we de internationale trein met deze andere modaliteiten op de aspecten capaciteit, reistijd en betrouwbaarheid, comfort en reizigerservaring, klimaatimpact, luchtkwaliteit, geluidsoverlast, ruimtegebruik en veiligheid.

Capaciteit van de trein

De trein biedt vergeleken met de andere modaliteiten veruit de hoogste capaciteit per voertuig (400-1000 passagiers). Dit maakt de trein zeer geschikt voor drukke corridors. Vliegtuigen op middellange afstand (100-250 passagiers) en bussen (ca. 50 passagiers) bieden een lagere capaciteit, terwijl auto's (1-7 passagiers) de laagste capaciteit hebben. Tegenover de hoge capaciteit per voertuig van de trein staan echter hoge infrastructuurvereisten, hetgeen gepaard gaat met hoge kosten voor aanleg en instandhouding. Tevens kent de luchtvaart meer flexibiliteit qua beschikbaar stellen van capaciteit en überhaupt meer aanbod.

Reistijd en betrouwbaarheid

Op middellange afstanden (300-500 kilometer) kan de trein concurreren met het vliegtuig qua totale reistijd, met name vanwege de tijd voor check-in, security en transfers bij vlieguren en de reistijd naar het vliegveld. De trein biedt bovendien directe verbindingen van stadscentrum naar stadscentrum, wat een voordeel is ten opzichte van vliegtuigen die opereren vanaf luchthavens buiten de stad.

Voor veel bestemmingen op meer dan 700 kilometer is de reistijd per trein inderdaad langer.⁴³ Auto's bieden flexibiliteit in vertrektijd en route, tegelijkertijd is er in toenemende mate sprake van congestie en drukte op de weg en moet rekening worden gehouden met het vinden van een parkeerplaats. Dit komt de betrouwbaarheid niet ten goede. Treinen, vliegtuigen en bussen daarentegen zijn afhankelijk van dienstregelingen en kunnen gevoelig zijn voor vertragingen.

⁴⁰ Potentie internationale nachttreinen. Drempels en beleidsinstrumenten. Haskoning, juni 2025, p.2.

⁴¹ Potentie internationale nachttreinen. Drempels en beleidsinstrumenten. Haskoning, juni 2025, p.2.

⁴² Zie o.a. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, De onbetaalde rekening van mobiliteitsgebruik (2024), Milieu Centraal, Vervoermiddelen en CO₂-uitstoot (2024), CE Delft, Ruimtegebruik van mobiliteit (2023), RIVM, Geluid en luchtkwaliteit rondom luchthavens (2023).

⁴³ , Misvattingen over reistijd en prijs internationale treindiensten, Milieu Centraal, 7 november 2023, [Misvattingen over reistijd en prijs internationale treinreizen | Milieu Centraal](#).

Comfort en reizigerservaring

Treinen hebben de potentie te beschikken over een hoog comfortniveau met ruime zitplaatsen, bewegingsvrijheid en de mogelijkheid om te werken of te ontspannen tijdens de reis. Door vertragingen en mindere service kan de perceptie van dit comfortniveau echter sterk afnemen. Auto's bieden privacy en persoonlijke ruimte, maar kunnen ongemak veroorzaken door verkeersdrukte wat extra oplettendheid vraagt en het vinden van een parkeerplaats. Vliegtuigen bieden doorgaans beperkte ruimte, maar operators bieden vaak adequate service voor, tijdens en na de vlucht waaronder een goede informatievoorziening. Het comfortniveau van langeafstandsbussen kan sterk variëren, van eenvoudig tot comfortabel.

Klimaatimpact (CO₂-uitstoot)

Een kilometer met een internationale trein door Europa zorgt gemiddeld voor 5 keer minder klimaatimpact per persoon dan de auto en tot 15 keer minder dan het vliegtuig. Milieu Centraal stelt dat er voor de internationale (hogesnelheidstrein) wel grote verschillen zijn binnen Europa in de CO₂-uitstoot per kilometer. Zo hangt dit af van hoeveel CO₂-uitstoot de stroom in landen waar de trein doorheen gaat veroorzaakt, de bezettingsgraad en/of het type trein waarmee wordt gereisd.⁴⁴

Hoe meer mensen in de trein, hoe lager de milieu-impact per reizigerskilometer. Datzelfde geldt ook voor optimaal gebruik van bestaande infrastructuur: het onderhouden van infrastructuur voor spoor heeft door materiaal- en energiegebruik ook een beperkte (in relatie tot de operatie) klimaatimpact. Deze impact wordt nog lager per reizigerskilometer als er meer treinen over hetzelfde spoor rijden en het spoor optimaal benut wordt. Volgens het Europese milieuagentschap EEA (*European Environment Agency*) heeft een treinreis van 500 kilometer ruwweg een tiende van de klimaatimpact van een vliegreis van dezelfde afstand, uitgaande van reeds geproduceerde infrastructuur en voertuigen.^{45 46} Dit beeld verandert wel als de aanleg van nieuwe infrastructuur wordt meegenomen: de aanleg van railinfra heeft een negatieve klimaatimpact ten opzichte van andere modaliteiten.

Internationaal busvervoer

Het KiM deed in 2025 onderzoek naar de potentie van de langeafstandsbus voor internationale reizen van en naar Nederland.⁴⁷ Uit het onderzoek volgt dat de langeafstandsbus het reizen en de internationale bereikbaarheid kan verduurzamen. Deze potentie is er met name voor busreizen naar stedelijke bestemmingen tot circa 500 kilometer waar reizigers losse tickets voor kunnen boeken en bestemmingen tot circa 1.000 kilometer waarbij het mogelijk is om 's nachts te reizen of waar het niet mogelijk is om per trein of vliegtuig te komen. Daarnaast volgt uit het onderzoek dat met name reizigers die momenteel voor de trein zouden kiezen bij een internationale reis, de bus als alternatief vervoermiddel zien.

Luchtkwaliteit

Vliegtuigen dragen, naast CO₂, ook bij aan de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) en fijnstof, vooral rondom luchthavens.⁴⁸ Elektrische treinen veroorzaken nauwelijks

⁴⁴ Milieu Centraal: [Vliegen of ander vakantievervoer? | Milieu Centraal](#)

⁴⁵ EEA Report No 19/2020 *Transport and environment report 2020 - Train or plane?*, EEA, 2020, p.6 : [Transport and environment report 2020 - Train or plane? | European Environment Agency's home page](#)

⁴⁶ Afgelopen jaren zijn tevens verschillende studies gedaan naar de externe kosten van infrastructuur voor verkeer en vervoer, waaronder spoorvervoer. Zie 'De Prijs van een reis', editie 2022, CE Delft: [De prijs van een reis. Editie 2022 - CE Delft](#).

⁴⁷ Als beste uit de bus? Potentie van de langeafstandsbus voor internationale reizen van en naar Nederland, KiM, 2025, p. 2.

⁴⁸ RIVM, Geluid en luchtkwaliteit rondom luchthavens, 2023

directe luchtvervuiling. Auto's en bussen zijn nu nog belangrijke bronnen van luchtvervuiling met name in stedelijke gebieden.

Geluidsoverlast

Vliegtuigen veroorzaken de meeste geluidsoverlast, met name tijdens start en landing in de omgeving van luchthavens.⁴⁹ Auto's, bussen en treinen veroorzaken ook geluid, maar dit is meer verspreid en doorgaans minder intens dan bij luchtvaart. De totale geluidsoverlast van vliegtuigen en treinen is op een afstand van circa 500 kilometer vergelijkbaar; vliegtuigen genereren deze geluidsoverlast alleen bij start en landing⁵⁰, terwijl bij treinen de geluidsproductie over de gehele afstand ongeveer constant is, maar de geluidsoverlast zich voornamelijk voordoet in dichtbevolkte gebieden.

Ruimtegebruik

Het ruimtegebruik per reiziger is relatief efficiënt bij trein en bus, omdat deze veel mensen op relatief weinig infrastructuur kan vervoeren.⁵¹ Dit beeld verandert als de aanleg van nieuwe infrastructuur wordt meegenomen. Tegelijkertijd zijn er voor het reizen per trein railinfrastructuur⁵² en opstel terreinen nodig en voor de bus opstelplaatsen. Auto's nemen veel ruimte in beslag met wegen en parkeerplaatsen, wat impact heeft op de leefbaarheid van (binnen)steden. Veel gemeenten leggen in hun mobiliteitsplannen niet meer de nadruk op het faciliteren van de auto, maar voeren autoluwe beleid, onder meer om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.⁵³ Sporen en wegen hebben een barrièrewerking; ze veroorzaken een fysieke scheiding tussen gebieden en vormen daarmee een belemmering voor de bewegingsvrijheid. Luchthavens en hun omliggende infrastructuur vragen ook veel ruimte.

Veiligheid

Trein en vliegtuig zijn de veiligste vervoerswijzen per passagierskilometer, gevolgd door bus. Auto's hebben het hoogste ongevalsrisico.

Vergroening recreatief reisgedrag

Het ministerie van IenW verkent de mogelijkheden voor vergroening van het recreatieve reisgedrag van Nederlanders. Uit recent onderzoek van het KiM⁵⁴ blijkt dat aanbieders van vakantie reizen in het algemeen openstaan voor inzet op duurzamer reizen. Redenen voor inzet op verduurzaming gaan van intrinsieke motivatie naar extrinsieke drijfveren (zoals wet- en regelgeving of een positionering als bedrijf dat duurzaamheid hoog in het vaandel heeft). Daarnaast benoemen aanbieders een groeiende vraag naar duurzamere reisalternatieven onder reizigers als motivatie om in te zetten op duurzamer reizen.⁵⁵

2.4 Juiste modaliteit op de juiste plaats en tijd

⁴⁹ RIVM, Geluid en luchtkwaliteit rondom luchthavens, 2023

⁵⁰ Onverminderd dat ook overlast wordt ervaren in gebieden waar aanvliegeroutes zijn. Zie onder meer: [Meldingen overlast door vliegverkeer | Veilig en gezond leven - Geluid | Staat van](#)

⁵¹ Externe en infrastructuurkosten, een overzicht voor Nederland in 2010, CE Delft, 2014.

⁵² In het rapport 'De prijs van een vliegreis' (2019, p. 22) concludeert de CE Delft dat bij trein de infrastructuurkosten relatief groot zijn als gevolg van de relatieve hoge kosten om (hogesnelheids)spoorinfrastructuur aan te leggen, i.c.m. de beperkte benutting van dit spoor in vooral Nederland en België. Zie: [CE Delft 190302 De prijs van een vliegreis.pdf](#)

⁵³ 'Veel gemeenten zetten in op autoluwe stad', KiM, 2023: [Veel gemeenten zetten in op autoluwe stad | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#)

⁵⁴ Mogelijkheden voor vergroening van recreatief reisgedrag Het perspectief van de reiziger, de aanbieder en de overheid - Achtergrondrapport, KiM, 2025, p.5.

⁵⁵ Mogelijkheden voor vergroening van recreatief reisgedrag Het perspectief van de reiziger, de aanbieder en de overheid - Achtergrondrapport, KiM, 2025, p.5.

Het kabinetstandpunt van de Mobiliteitsvisie schetst dat het in tijden van schaarste belangrijk is om te werken naar een toekomstbestendig internationaal mobiliteitssysteem dat alle modaliteiten in haar kracht inzet. De trein kan in meer of mindere mate een serieus alternatief bieden op luchtvaart en auto. Op bepaalde verbindingen en voor bepaalde reismotieven en doelgroepen kan de trein een zeer goed alternatief bieden. Meer internationale treinverbindingen draagt bij aan de breedte- en diepte van het verkeersnetwerk van Nederland. Dit is zowel direct, door de verbindingen die via het spoor bereikbaar zijn als wel indirect, doordat Schiphol haar luchtnetwerk kan uitbreiden als een groter deel van de internationale verbindingen door trein wordt ingevuld.

Vanuit Nederland zijn er momenteel drie belangrijke corridors voor internationaal reizigersvervoer op de lange afstand:

- Hogesnelheidslijn Zuid richting Brussel / Parijs / Londen
- Duitsland via Zevenaar richting Keulen / Frankfurt
- Duitsland via Hengelo richting Berlijn

Uit ProRail-onderzoek volgt dat veel van de GaWC-bestemmingen in Europa bereikbaar zijn via deze drie lange afstandscorridors: 16% via Hengelo, 31% via Zevenaar en 53% via de HSL-Zuid.⁵⁶

Potentie van Air-Rail

In 2019 zijn ProRail, Schiphol, de NS, KLM en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een actiegerichte samenwerking gestart die internationale treinreizen als duurzaam alternatief en aanvulling op vliegreizen versterken. In november 2020 is een Actieagenda Trein en Luchtvaart aan de Tweede Kamer gepresenteerd.⁵⁷ Dit plan richt zich op zes kansrijke verbindingen: Londen, Brussel, Parijs, Frankfurt, Düsseldorf en Berlijn.⁵⁸ Vier jaar na publicatie van de Actieagenda, en met de inzichten in de samenwerking sinds dat moment, ontstond de behoefte om mogelijkheden voor vervolgstappen te verkennen.⁵⁹ De partners van de Actieagenda hebben in een herijking de realistische potentie van air-rail substitutie in kaart gebracht bij verschillende mate van inzet op elementen als verbeterde reizigerservaring, infrastructuur, netwerk (frequentie en aantal verbindingen) en flankerend beleid, voor zowel internationale bereikbaarheid als duurzaamheid. Belangrijke conclusie is dat AirRail de potentie heeft om de bereikbaarheid van Nederland op een duurzame manier te verbeteren. Echter blijkt ook dat er meer nodig is dan alleen AirRail om op systeemniveau duurzaamheidsimpact te verzilveren. Daarnaast heeft Schiphol de basisvoorwaarden om een goede (internationale) intermodale hub te zijn met een aangename ervaring voor de reiziger, hiervoor is minimaal een stop van de internationale treinen op Schiphol nodig, om een geïntegreerd product voor de transferreiziger te kunnen bieden. Uit het onderzoek volgt dat er per bestemming van de Actieagenda een verschillend substitutiepotentieel ligt.⁶⁰

2.5

Belang van de trein per corridor

Het marktaandeel van de internationale trein is ten opzichte van vliegtuig, auto en bus relatief klein, maar neemt wel toe met de afgelegde afstand tot grofweg 750-1000 kilometer, zo blijkt uit onderzoek van ProRail (2025)⁶¹. Op de drie

⁵⁶ Aanvulling op advies beter lange afstands reizigersvervoer van en naar Nederland, ProRail, 2025, p. 36.

⁵⁷ Actieagenda trein en vliegtuig – Verkenning van uitvoeringsvarianten, 2025, p. 6.

⁵⁸ Verantwoord vliegen naar 2050, IenW, 2019, p. 74: [Luchtvaartnota+2020+-+2050.pdf](#)

⁵⁹ Actieagenda trein en vliegtuig – Verkenning van uitvoeringsvarianten, 2025, p. 6.

⁶⁰ Actieagenda trein en vliegtuig – Verkenning van uitvoeringsvarianten, 2025, p. 6.

⁶¹ Aanvulling op advies beter lange afstands reizigersvervoer van en naar Nederland, ProRail, 2025.

spoorcorridors is er echter potentie om vaker, meer en verder weggelegen bestemmingen te verbinden dan nu het geval is.

De trein verbindt de deelmarkten langs de corridors met elkaar. Een hogere frequentie in het aantal paden per uur creëert de mogelijkheid dat ondernemers hier verschillende producten aanbieden (palet aan diensten, in concurrentie). Hierbij gaat het niet alleen om "meer en verder weg gelegen bestemmingen" (zoals Denemarken, Munchen, Basel/Zurich en zuid Frankrijk) maar vooral ook om het versterken van de lijnen naar bestemmingen onderweg (Osnabruck, Frankfurt etc., voor Frankrijk/België speelt dit minder).

Uit het ProRail-onderzoek volgt dat dit gaat om de corridors en bestemmingen:

- Via Hengelo naar Osnabrück, vervoer splitst in Osnabrück in een deel via Bremen naar Hamburg en verder naar Denemarken en Zweden, en een deel verder naar Hannover (waar weer een deel afsplitst naar Leipzig etc.) en naar Berlijn en een deel naar Osnabrück.
- Via Zevenaar naar Ruhr, Keulen, Frankfurt, Mannheim, Stuttgart en München, via Nürnberg naar Linz/Wenen en een deel naar Basel/Zurich.
- Via de HSL Zuid naar Antwerpen, Brussel, Parijs, dan een deel naar Londen/Verenigd Koninkrijk en een deel verder via Luchthaven CDG naar Straatsburg, Bordeaux en Lyon Marseille en verder naar Barcelona.

In de trein en vliegtuig is het marktaandeel zakelijk hoger dan bij de auto. ProRail verwacht dat er in de trein potentie is voor verdere groei in zakelijk segment. Ook binnen het marktaandeel leisure wordt verdere groei verwacht.⁶²

Aantal reizigers op de grensovergangen

Tussen 2018 en 2050 groeit het aantal internationale treinreizigers van 9,6 naar 20,8 miljoen per jaar. Deze potentiële groei is gebaseerd op een uitgebreid netwerk (met extra treinpaden) en een ambitieus beleid ten aanzien van het terugdringen van vliegverkeer. Zonder aanvullende beleidsmaatregelen wordt een groei naar 16,1 miljoen reizigers verwacht. Hierbij rijden meer treinen door de bestaande paden beter te benutten. Ruim twee derde hiervan gebruikt een lange afstandscorridor, maar er wordt ook een substantieel aantal reizigers vervoerd via de kortgrensoverschrijdende verbindingen. In onderstaande figuur is het aantal treinreizigers per jaar per grensovergang weergegeven in het ambitieuze scenario (in miljoenen, beide richtingen samen).⁶³

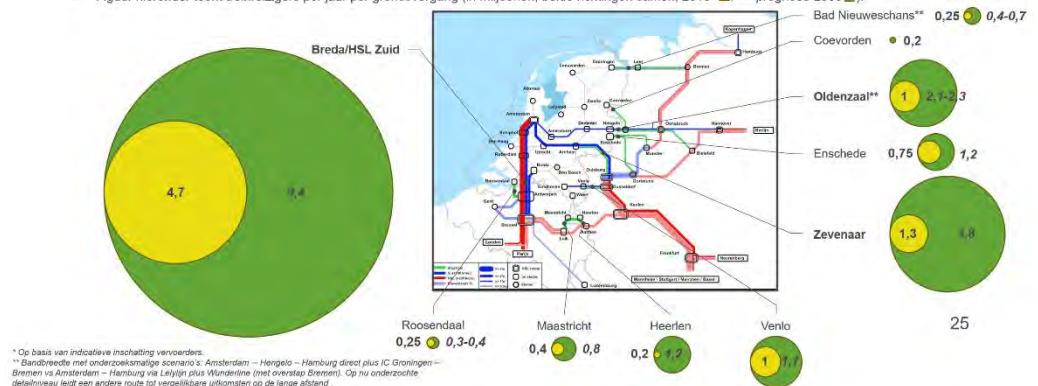
⁶² Aanvulling op advies beter lange afstands reizigersvervoer van en naar Nederland, ProRail, 2025.

⁶³ Aanvulling op advies beter lange afstands reizigersvervoer van en naar Nederland, ProRail, 2025.

2

Verdieping relevantie | Hoe verdelen internationale treinreizigers zich over de grensovergangen, nu en in de toekomst?

- Aantal internationale treinreizigers neemt tussen 2018 en 2050 toe van 9,6 naar verwacht 20,8 miljoen reizigers per jaar.
- Ruim 2/3^e deel gebruikt een lange afstandscorridor. Korte grensoverschrijdende verbindingen via Enschede, Venlo en Heerlen vervoeren ook substantieel reizigers.
- Figuur hieronder toont treinreizigers per jaar per grensovergang (in miljoenen, beide richtingen samen, 2018* prognose 2050).



Figuur 1: Aantal treinreizigers per jaar per grensovergang. Bron: ProRail, 2025

2.6

Reismotieven in het internationaal spoorvervoer

ProRail heeft ook gekeken naar de reismotieven. Het totaal aantal reizen neemt af met de afstand. Het aandeel van leisure neemt juist toe met de afstand. Woonwerkverkeer richting het oosten vindt vrijwel alleen plaats in de grensregio. Woonwerkverkeer richting Zuid zien we in grensregio en tot 500km. Dit is voornamelijk Brussel (60%), Oost-Vlaanderen (waaronder Gent) is op afstand tweede (25%), maar ook Parijs valt hieronder (10%). Het zakelijk verkeer is meer verdeeld. Er gaat veel vervoer richting zuidoost en zuidwest. Voor bestemmingen verder dan 500 kilometer en het Verenigd Koninkrijk als bestemming wordt veel met het vliegtuig gereisd.⁶⁴

Wanneer wordt ingezoomd op reismotieven voor het internationaal personenvervoer per spoor, dan ontstaat onderstaand beeld. Het langeafstandsreizen per trein betreft met name personen die Europese steden bezoeken voor vakantie of ontspanning (toeristen en recreatieve reizigers), waarbij comfort en gemak centraal staan. Daarnaast zijn lange afstandsreizigers ook reizigers die voor hun werk (zakelijke reiziger) internationale trajecten afleggen en veel waarde hechten aan snelheid, punctualiteit en efficiëntie.⁶⁵

Zakelijke internationale treinreizen

Bedrijven blijken nog vaak voor het vliegtuig in plaats van de trein te kiezen, omdat treintijden niet aansluiten op vergadertijdstippen en er onvoldoende stoelen beschikbaar zijn. Daarnaast zou het comfort en de betrouwbaarheid van het treinaanbod onvoldoende zijn. Daarentegen zijn er door de hoge frequentie van lijnvluchten altijd vluchten te boeken die goed aansluiten op vergadertijden, waarmee (extra) overnachtingen niet nodig zijn.⁶⁶

⁶⁴ Aanvulling op advies beter lange afstands reizigersvervoer van en naar Nederland, ProRail, 2025.

⁶⁵ Binnen deze groepen kunnen reizigers gebruik maken van meerdere modaliteiten.

Bijvoorbeeld de combinatie van vliegtuig, bus, trein. Air-Rail transferpassagiers zijn reizigers die de trein gebruiken als aanvulling op of vervanging van een deel van de vliegreis, bijvoorbeeld voor het traject naar een buitenlandse luchthaven.

⁶⁶ Vraag naar internationale zakelijke treinreizen groeit sneller dan het aanbod, Anders Reizen, 2023.

Toch neemt de vraag naar zakelijke internationale treinreizen toe blijkt uit onderzoek van Anders Reizen.⁶⁷ Steeds meer bedrijven stellen zichzelf bij zakelijk reizen doelen ten aanzien van CO₂-reductie. Kantelpunt hierin is de COVID-pandemie geweest.⁶⁸ Anders Reizen is een samenwerking van 70 grote organisaties in Nederland met de ambitie om in 2030 de CO₂-uitstoot van zakelijk reizen te halveren ten opzichte van 2016.⁶⁹

Bij het kort grensoverschrijdende treinverkeer is het beeld meer diffuus en afhankelijk van de specifieke verbinding:

- Zakelijke reizigers: Personen die voor hun werk internationale trajecten afleggen en veel waarde hechten aan snelheid, punctualiteit en efficiëntie.
- Internationale forenzen: Reizigers die regelmatig de grens oversteken voor werk en behoefte hebben aan frequente, betrouwbare verbindingen.
- Scholieren en studenten: Jongeren die de trein gebruiken voor onderwijs aan de andere kant van de grens.
- Toeristen en recreatieve reizigers: Personen die de grens oversteken voor vakantie of ontspanning, waarbij comfort en gemak centraal staan.
- Familie- en vriendenbezoekers: Personen die korte ritten maken om bekenden te bezoeken.
- Dagjesmensen: Reizigers die voor een korte uitstap de grens oversteken.

Daarmee kent het kort grensoverschrijdende treinverkeer een breder spectrum aan reizigers dan het langeafstandsvervoer.

2.7

Huidige aanbod internationale verbindingen

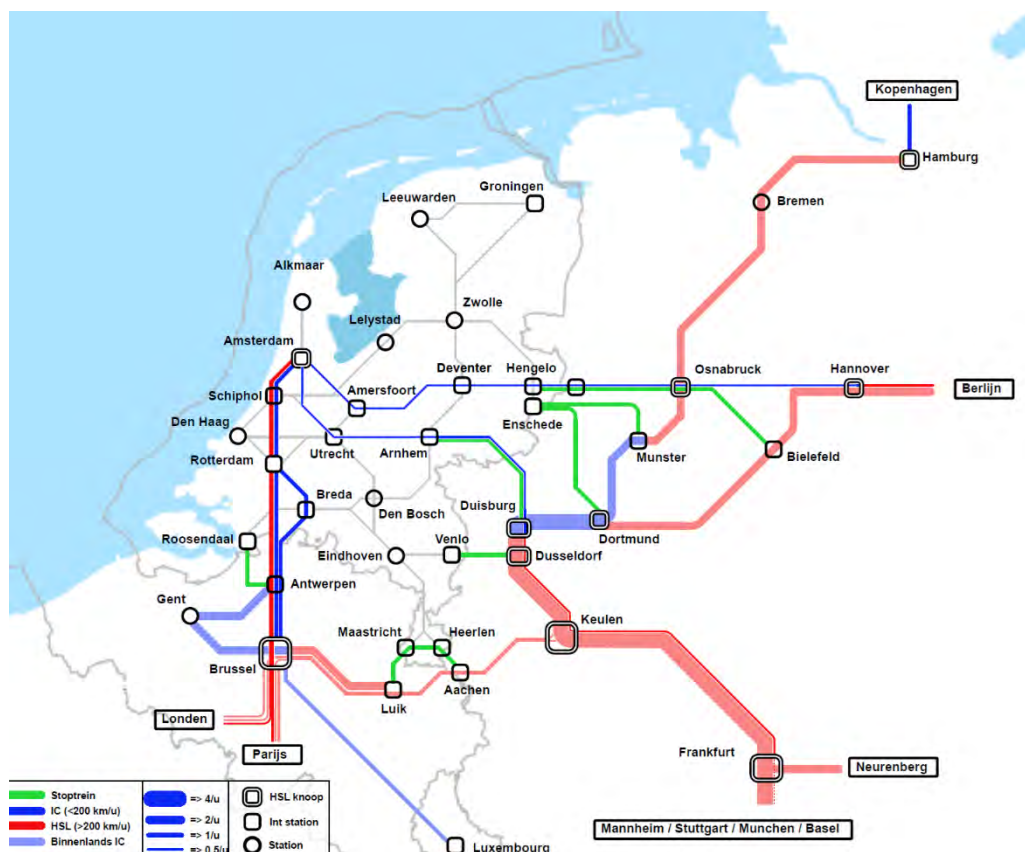
Nederland heeft een breed en gevarieerd palet aan internationale treinen, wat zichtbaar wordt op onderstaande kaart⁷⁰:

⁶⁷ Vraag naar internationale zakelijke treinreizen groeit sneller dan het aanbod, Anders Reizen, 2023.

⁶⁸ Vraag naar internationale zakelijke treinreizen groeit sneller dan het aanbod, Anders Reizen, 2023.

⁶⁹ Anders Reizen: [Over Anders Reizen](#)

⁷⁰ Aanvulling op advies beter lange afstands reizigersvervoer van en naar Nederland, ProRail, 2025.



Figuur 2: Huidig aanbod internationale verbindingen. Bron: Aanvulling op advies beter lange afstands reizigersvervoer van en naar Nederland, ProRail, 2025.⁷¹

Vanuit Nederland zijn er momenteel drie belangrijke corridors voor internationaal reizigersvervoer op de lange afstand:

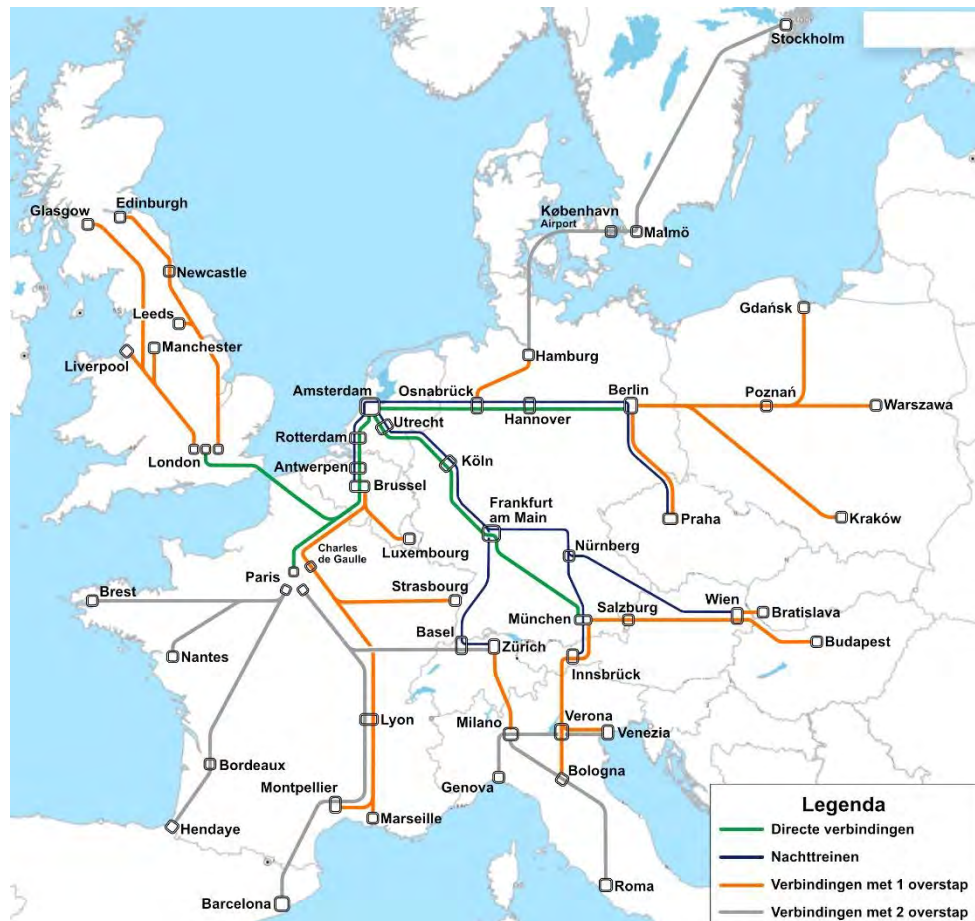
- Hogesnelheidslijn Zuid richting Brussel / Parijs / Londen
- Duitsland via Zevenaar richting Keulen / Frankfurt
- Duitsland via Hengelo richting Berlijn

De eerdergenoemde belangrijke corridors voor internationaal reizigersvervoer op de lange afstand ⁷²bedienen Europese knooppunten over de grens in Duitsland, België, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk. Hogesnelheidstreinen, zoals de Eurostar rijden naar Parijs en Londen, de ICE naar Frankfurt en München en internationale intercity's rijden naar Brussel en Berlijn. Daarnaast zijn er nachttreinen naar onder andere Wenen en Praag.

Naast het langeafstandsvervoer is er het kortgrensoverschrijdend spoorreizigersvervoer in de grensregio's. Dit vervoer heeft een regionale functie, bijvoorbeeld voor woon-werkverkeer, onderwijs en recreatie. Het gaat hier veelal om reizigers die in grensgebieden wonen.

⁷¹ Na gereed komen Friesenbrücke rijden er ook weer treinen tussen Groningen en Leer.

⁷² Hogesnelheidslijn Zuid richting Brussel / Parijs / Londen, Duitsland via Zevenaar richting Keulen / Frankfurt en Duitsland via Hengelo richting Berlijn.



Figuur 3: Huidig aanbod langeafstandsvervoer. Bron: Aanvulling op advies beter lange afstands reizigersvervoer van en naar Nederland, ProRail, 2025.

In bijlage C is een actueel overzicht van het aanbod aan internationale treinen opgenomen.

2.8

Samenvatting en conclusie

Hoewel internationale treinreizen een relatief klein aandeel van het totale Nederlandse personenvervoer per trein betreft, vervullen internationale treindiensten wel een wezenlijke rol en groeit dit aandeel in de toekomst. Bovendien biedt de trein een duurzaam alternatief voor het vliegtuig en de auto, met een aanzienlijk lagere klimaatimpact en gunstige effecten op luchtkwaliteit en ruimtegebruik.

De drukste corridors verbinden Nederland met belangrijke Europese steden als Brussel, Parijs, Londen, Frankfurt en Berlijn. Zowel zakelijke reizigers, forenzen als toeristen maken gebruik van het internationale spoornetwerk. Het huidige aanbod bestaat uit een mix van hogesnelheidslijnen, intercity's, nachttreinen en regionale grensverbindingen, die samen zorgen voor een breed netwerk.

Tegelijkertijd zijn er nog aanzienlijke uitdagingen. Deze worden in het volgende hoofdstuk besproken vanuit drie perspectieven: de reiziger, de vervoerder en de infrastructuurbeheerder.

3 Uitdagingen voor het internationaal spoor

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk beschrijven we de uitdagingen voor het internationaal reizigersvervoer over het spoor. Dit doen we achtereenvolgens vanuit het perspectief van de reiziger, de vervoerders en de infrastructuurbeheerder. Waar loopt de internationale reiziger tegen aan en wat moet er vanuit hun perspectief beter? Welke kansen zien vervoerders voor het internationaal personenvervoer over het spoor en met welke knelpunten en obstakels worden zij in de praktijk geconfronteerd? Wat zijn de belangrijkste uitdagingen voor ProRail en waar ziet ProRail kansen om het internationaal spoorvervoer te verbeteren?

3.2 Perspectief van de reiziger

Obstakels waar reizigers nu vaak tegen aan lopen

De internationale treinreiziger staat centraal in de ontwikkeling van het Europese spoorvervoer. Om een groei in internationale treinreizen te realiseren, is het essentieel om de verwachtingen, behoeften en uitdagingen van reizigers goed te begrijpen. Reizigers lopen nu nog vaak tegen obstakels aan wanneer zij overwegen om een internationale treinreis te maken.

De internationale reiziger verlangt naar een aanbod van snelle, comfortabele treinreizen die relatief eenvoudig geboekt kunnen worden⁷³. In de praktijk ervaren zij echter lange reistijden, hoge kosten en blijkt het boeken van een ticket ingewikkeld.⁷⁴

De ideale internationale treinreis

Een ideale internationale treinreis zou er als volgt uit kunnen zien. Je begint je dag ontspannen dankzij een overzichtelijke reisapp, waarmee je je reis hebt geboekt en eenvoudig je reis plant. Op het schone, overzichtelijke station wijzen duidelijke borden en behulpzaam personeel je moeiteloos de weg. In de comfortabele trein vind je gemakkelijk een fijne zitplaats, maak je gebruik van moderne voorzieningen en ervaar je persoonlijke aandacht van de conducteur. Je reist zorgeloos, omdat je altijd betrouwbare en actuele informatie ontvangt, ook in het geval van vertraging. Bij aankomst stap je soepel over op ander vervoer of loop je direct door naar je bestemming. De hele reis verloopt vanzelfsprekend, prettig en persoonlijk, waardoor je met een goed gevoel terugkijkt op je treinreis.

Maar wat verwacht de reiziger nu precies? Hierna zijn enkele inzichten opgenomen vanuit het perspectief van de internationale treinreiziger⁷⁵.

Snelle en comfortabele reismogelijkheden

Internationale treinreizigers hechten grote waarde aan snel en comfortabel reizen.

⁷³ Witlox, F., Zwanikken, T., Jehee, L., Donners, B., & Veeneman, W. (2022). Changing tracks: identifying and tackling bottlenecks in European rail passenger transport. *European Transport Research Review*, 14(1), [7]

⁷⁴ Alle Seinen op Groen, Volt, 2024, p. 22.

⁷⁵ Inzichten gebaseerd op enkele recente onderzoeken naar passagierservaringen in Europa variërend van grootschalige kwantitatieve studies door nationale toerismebureaus en Europese instellingen tot innovatieve kwalitatieve benaderingen die diepere inzichten bieden in passagierservaringen. In bijlage D is een samenvatting opgenomen.

Zij hebben daarbij een sterke voorkeur voor zoveel mogelijk directe verbindingen tussen de grote Europese steden. Dit verkort de reistijd, vermindert het risico op gemiste aansluitingen en verhoogt zowel het reiscomfort als de betrouwbaarheid van de reis. Een hogere frequentie is voor reizigers van belang omdat dit leidt tot meer en betere reismogelijkheden en eventuele aansluitingen op nationale treindiensten of bijvoorbeeld een intercontinentale vlucht. Naast frequentie is ook het moment van de dag waarop de trein vertrekt van belang. Reizigers die relatief vroeg of laat op de dag internationale treinen nemen, kunnen problemen ondervinden in het voor- en natransport. Oorzaak hiervan is dat aansluitende binnenlandse treinen, bussen, trams of metro's op deze tijdstippen soms nog niet of niet meer rijden dan wel een sterk verlaagde frequentie hebben.

Betrouwbaarheid en punctualiteit

Rover heeft in het najaar van 2023 een enquête uitgevoerd onder alle deelnemers binnen hun reizigerspanel over hoe zij internationale treinreizen in 2023 hebben ervaren. Het onderzoek identificeerde vertragingen en rituitval als één van de grootste uitdagingen bij internationaal reizen per trein. Vertraging en rituitval werd voornamelijk gemeld door deelnemers die via Duitsland hadden gereisd, waarbij uit cijfers van Deutsche Bahn bleek dat in 2023 één op de drie langeafstandstreinen vertraging opliep⁷⁶.

Ticketing en reisinformatie in het boekingsproces

De keuze van reizigers om wel of niet met de trein te reizen wordt grotendeels bepaald door de afweging hoe de van-deur-tot-deur reis zich qua reistijd en prijs verhoudt tot andere beschikbare vervoersmodaliteiten⁷⁷. Voor deze afweging is het essentieel dat relevante informatie beschikbaar is. Dit betekent:

- Een toegankelijk, eenvoudig en overzichtelijk boekingsproces waarin trajecten en prijzen van verschillende vervoerders en modaliteiten worden gecombineerd of geïntegreerd, zodat de deur-tot-deur reis inzichtelijk en gegarandeerd is.
- Informatie over alle relevante aspecten van de reis, zoals prijs, reistijd, evt. vertragingen, aantal overstappen en reiscomfort⁷⁸.

Het zoeken en boeken van tickets is voor veel internationale bestemmingen nu te gecompliceerd⁷⁹. Onderzoek laat zien dat dit voor geijkte bestemmingen als Parijs en Berlijn veelal wel lukt, maar ook voor deze bestemmingen geldt dat er bij werkzaamheden te vaak zaken fout gaan⁸⁰. Het boeken van tickets is vooral niet eenvoudig, wanneer een reis verschillende vervoerders behelst. Voor bestemmingen met een overstap, met name richting het zuiden, is het vinden van het juiste ticket zeer complex⁸¹. Uit een recente Eurobarometer enquête⁸² blijkt dat 36% van de Europeanen moeite heeft met het boeken van reizen waarbij verschillende vervoersmiddelen worden gecombineerd, zoals vliegtuig naar trein of trein naar bus. Daarnaast heeft 31% zulke reizen niet geboekt vanwege de complexiteit van het boekingsproces en het ontbreken van duidelijke, gebruiksvriendelijke opties. Bij treinreizen zegt 25% problemen te ondervinden bij het boeken van tickets met meerdere vervoerders, en 43% boekt deze reizen helemaal niet. Hierbij werden verschillende redenen genoemd. Van de reizigers die nooit treinreizen van

⁷⁶ Rover Onderzoek naar Internationale Treinreizen, 2023.

⁷⁷ Verzet de Wissel, Raad voor de Leefomgeving, 2020.

⁷⁸ Verzet de Wissel, Raad voor de Leefomgeving, 2020, p. 85.

⁷⁹ [Changing tracks: identifying and tackling bottlenecks in European rail passenger transport | European Transport Research Review](#)

⁸⁰ Position paper Rover t.b.v. rondetafelgesprek Tweede Kamer internationaal spoorvervoer, 5 juni 2025.

⁸¹ Position paper Rover t.b.v. rondetafelgesprek Tweede Kamer internationaal spoorvervoer, 5 juni 2025.

⁸² [Multimodal Digital Mobility Service - april 2025 - - Eurobarometer survey](#)

verschillende vervoerders combineren gaf 28% aan dat de reis te lang zou duren, 23% kon geen geschikte combinatie vinden, en 19% vond het te duur. Daarnaast noemde 18% de angst om bij het missen van een overstap te stranden doordat er sprake is van aparte tickets, en 11% wist niet waar ze de benodigde informatie konden vinden. Overige redenen waren onwetendheid van de mogelijkheid (10%) en het niet kunnen kopen van alle tickets op één plek (9%).

De beschikbaarheid van tickets sluit niet aan bij het boekingsgedrag van internationale reizigers. De boekingshorizon van treintickets verschilt per spoorvervoerder. Vaak zijn treintickets pas drie maanden⁸³ van tevoren beschikbaar, terwijl veel Nederlanders bijvoorbeeld hun (zomer)vakantie al veel eerder plannen. Het is voor reizigers bovendien lastig om te anticiperen op ticketprijzen. Door de korte verkooptermijn worden voordelige kaartjes snel uitverkocht na het openstellen van de verkoop⁸⁴.

Verkoop door derden vindt nog beperkt plaats en wordt niet altijd mogelijk gemaakt door vervoerders. Dit staat in contrast met de luchtvaart, waar het aanbieden van een overzicht van mogelijkheden en verkoop door derden gebruikelijk is⁸⁵.

Tarieven

Met name niet-zakelijke internationale treinreizigers zijn gevoelig voor de prijs. Onderzoek naar de prijzen van tickets van internationale treinen ten opzichte van andere modaliteiten laten een wisselend beeld zien. Het KiM vergeleek in 2023 de gemiddelde tarieven voor de onderzochte verbindingen en constateerde dat treinkaartjes gemiddeld goedkoper zijn dan vliegtickets⁸⁶. Greenpeace concludeerde in 2023 dat vluchten meestal goedkoper zijn dan treintickets en dat treintickets gemiddeld twee keer zo duur zijn als vliegen.⁸⁷ Een nieuwe Europese studie van Greenpeace (2025) laat op basis van een analyse van 142 routes in 31 Europese landen zien dat vliegen op 54% van de 109 onderzochte internationale routes meestal goedkoper is dan de trein.⁸⁸ Andere onderzoekers wijzen er op dat directe prijsvergelijkingen tussen modaliteiten door de variabiliteit in tarieven erg complex zijn en bovendien alleen zinvol zijn als alle kostencomponenten van een deur-tot-deur reis in beschouwing worden genomen. Zij wijzen erop dat reizigers in hun afweging vaak geen rekening houden met bijkomende kosten van vliegen, zoals parkeerkosten en transfers naar luchthavens. Hierdoor worden de kosten van vliegen soms ook lager gepercipieerd dan zij werkelijk zijn⁸⁹. Daarnaast is de niet-frequente treinreiziger mogelijk niet altijd op de hoogte van aantrekkelijke tickets voor internationale treinenreizen, zoals de Interrail passen waarmee voor een vaste prijs gedurende een bepaalde periode door Europa kan worden gereisd.

⁸³ Verkooptermijnen verschillen per vervoerder. Zo zijn de treinen van NS International vanaf 4 tot 11 maanden van tevoren te boeken. Zie: [Wanneer zijn treintickets te boeken | NS International](#)

⁸⁴ Verzet de Wissel, Raad voor de Leefomgeving, 2020.

⁸⁵ Reactie op initiatiefnota 'Alle seinen op groen', 2024.

⁸⁶ Substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor in 2030 en 2040, KiM, 2023, p. 21.

⁸⁷ Treintickets gemiddeld twee keer zo duur als vliegen, Greenpeace, 2023: [Treintickets gemiddeld twee keer zo duur als vliegen | Greenpeace Nederland | Voor een groene, leefbare aarde](#) - Greenpeace Nederland.

⁸⁸ Flying cheap, paying dear: how airlines undercut rail and fuel the climate crisis ticket prices of planes vs trains- a europe-wide analysis, Greenpeace, augustus 2025.

⁸⁹ Witlox, F., Zwanikken, T., Jehee, L., Donners, B., & Veeneman, W. (2022). Changing tracks: identifying and tackling bottlenecks in European rail passenger transport. European Transport Research Review, 14(1), [7].

Actuele reisinformatie

De internationale treinreiziger wil comfortabel en zo snel mogelijk op een bestemming aankomen. Onderweg heeft hij behoefte aan toegankelijke, eenvoudige en overzichtelijke *realtime* reizigersinformatie (via digitale platforms en op het station). Dit gaat zowel over informatie die voorziet in een normale (onverstoorde) reis als praktische begeleiding en informatie bij verstoringen. Er is meer behoefte aan correcte en duidelijke reizigersinformatie, omdat de reiziger op langeafstandsreizen veelal onbekend is met het traject, de omgeving en taal.⁹⁰ Internationale treinreizigers hebben momenteel tijdens hun reis echter geen duidelijk zicht op eventuele verstoringen en mogelijke alternatieven voor hun reis.⁹¹ Reizigers kunnen onzekerheden beter accepteren, indien zij weten dat hierover tijdig en duidelijk wordt gecommuniceerd.

Passagiersrechten

Een internationale reis vereist vaak een overstap van de ene op de andere trein. De reis kan dan al snel worden verstoord wanneer op een deeltraject substantiële vertraging optreedt of een trein uitvalt. Het is dan belangrijk dat er voldoende ondersteuning en juridische waarborgen zijn om te verzekeren dat de reiziger op een andere manier, maar zonder extra kosten, op de bestemming kan aankomen.

De passagiersrechtenverordening vormt een belangrijke basis voor de bediening en bescherming van internationale (en nationale) treinreizigers. In deze verordening (2021/782) zijn regels opgenomen met betrekking tot het verstrekken van tickets, reisinformatie, rechten en compensatie bij verstoringen/annuleringen en de behandeling van klachten. Deze verordening is ingegaan op 7 juni 2021 en geldt sinds 7 juni 2023. Momenteel is er echter weinig zicht op de werking van de verordening in de praktijk en wat het oplevert voor de reiziger.

Toegankelijkheid

Het is van groot belang dat internationale reizigers met of zonder een beperking gebruik kunnen maken van stations en internationale treinen. Treinreizigers met een beperking hebben onder andere recht op toegankelijke stations, assistentie op het station en in de trein, en informatie over toegankelijkheid en assistentie, vooraf en tijdens de reis.⁹² Helaas zijn niet alle internationale treinen even toegankelijk. Zo geeft Rover aan dat internationale treinen nog geen gelijkvloerse instap hebben; die treinen zijn voor reizigers met een beperking met hulp van reisassistentie toegankelijk door middel van een verrijdbare rolstoelbrug.⁹³

Reizigerservaring op stations

Stations zijn de visitekaartjes voor de reiziger, maar nog niet afdoende ingericht voor de internationale reiziger, zo concludeert ProRail.⁹⁴ De reizigerservaring omvat diverse aspecten: van de voorzieningen op stations, overzichtelijke reisinformatie op de stations tot aan sociale veiligheid. Internationale reizigers hebben daarbij deels andere behoeften dan de binnenlandse reiziger, voor wie (Nederlandse) stations zijn ingericht.

Internationale treinreizigers reizen vaak met meer bagage omdat ze langer op reis zullen zijn. Daarnaast komen ze eerder aan op stations en verblijven daar dus ook langer. Deze aspecten hebben invloed op wat een reiziger verwacht van een

⁹⁰ Verzet de Wissel, Raad voor de Leefomgeving, 2020, p. 86.

⁹¹ Alle Seinen op Groen, Volt, 2024, p. 23.

⁹² ILT, [Passagiersrechten voor treinreizigers | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\)](#)

⁹³ Zie Rover, [Toegankelijkheid - Rover](#)

⁹⁴ Aanvulling op advies beter lange afstands reizigersvervoer van en naar Nederland, ProRail, 2025.

stationsomgeving. Daarnaast zijn zij minder bekend op de stations en in Nederland in het algemeen, en maken ze een aanzienlijk langere reis dan de binnenlandse reiziger. In de meeste gevallen is er sprake van zitplaatsreservering, waardoor extra informatieoverdracht en service op het perron door de vervoerder nodig is (of extra verplaatsingen en oponthoud als het misgaat).⁹⁵

De reizigerservaring van internationale reizigers op stations is een onderwerp, dat in onderzoeken naar reizigersbeleving meer aandacht behoeft. Er zijn nu onvoldoende wacht- en transfervoorzieningen, met name op de grote stations. Naar de toekomst toe zijn op de stations nog volop mogelijkheden voor een hogere kwaliteit. De internationale terminal in Rotterdam voor reizen buiten Schengen is te klein. Ook ziet ProRail vragen rond het gebruik van dergelijke terminals (gefinancierd door Eurostar en in beheer door NS) in een open markt. Zónder de terminal kun je namelijk geen treinen rijden, terwijl een vervoerder wel het recht heeft om een capaciteitsvraag in te dienen op de route naar Londen. De terminal is dus een publieke functie, zoals bijvoorbeeld Schiphol is opgezet.

Niet iedere reiziger is hetzelfde⁹⁶

Er kan een onderscheid worden gemaakt in twee typen reizigers: mustreizigers, die functioneel reizen, en lustreizigers, die voor hun plezier reizen.⁹⁷ Voorbeelden van mustreizigers zijn zakelijke reizigers, voorbeelden van lustreizigers zijn mensen die voor een vakantie met de trein reizen. Bij internationale treinreizen hebben must- en lustreizigers deels overlappende behoeften, zoals duidelijke informatie en betrouwbaarheid. Toch verschilt het soort prioriteit duidelijk per reizigerstype.

Mustreizigers hechten vooral waarde aan betrouwbaarheid en punctualiteit. Op tijd aankomen is voor hen cruciaal, bijvoorbeeld in verband met werkafspraken of aansluitende verplichtingen. Daarnaast willen mustreizigers graag een zo kort mogelijke reistijd met directe verbindingen en een hoge frequentie, zodat overstappen tot een minimum beperkt blijven. Ook het boekingsproces moet voor deze groep eenvoudig en snel zijn, met overzichtelijke ticketopties en duidelijke informatie. Zakelijke reizigers ervaren bovendien vaak frustraties over de fragmentatie van het internationale boekingssysteem en de onduidelijkheid over prijzen en voorwaarden. Tijdens de reis zelf willen veel mustreizigers kunnen doorwerken, waardoor goede wifi, voldoende ruimte en stilte in de trein van groot belang zijn.

Lustreizigers stellen andere zaken centraal. Voor hen is de reiservaring zelf minstens zo belangrijk als de bestemming. Ze waarderen comfort, een mooi uitzicht en extra's zoals ruime stoelen, catering of slaapcompartimenten meer ten opzichte van de mustreizigers. Flexibiliteit speelt eveneens een belangrijke rol: zij willen graag verschillende bestemmingen kunnen combineren en spontaan kunnen boeken. Heldere informatie, inspiratie en transparantie over reisoptyies zijn dus belangrijk, maar dan vanuit het oogpunt van inspiratie en keuzevrijheid. Tot slot letten veel lustreizigers extra op prijs en duurzaamheid; zij kiezen juist voor de trein als verantwoord alternatief voor het vliegtuig, mits het aanbod aantrekkelijk genoeg is.

⁹⁵ Aanvulling op advies beter lange afstands reizigersvervoer van en naar Nederland, ProRail, 2025.

⁹⁶ Zie o.a. De reiziger centraal, De reiziger kiest de weg van de minste weerstand, Mark van Hagen en Maarten Exel, Spoorbeeld 2012.

⁹⁷ De reiziger centraal, Spoorbeeld, 2012, p.7: [BSM-20130117-website inspiratie-essay_De reiziger centraal.pdf](#)

Een optimaal internationaal treinproduct zou beide profielen moeten bedienen: efficiënt, zakelijk en betrouwbaar voor de mustreiziger, en inspirerend, comfortabel en flexibel voor de lustreiziger.

Treinreizen: vaak een uitdaging, maar er zijn uitzonderingen

Concluderend kan gesteld worden dat voor veel internationale treinreizigers het reizen op middellange afstanden nog steeds een uitdaging is. Obstakels, zoals omslachtige ticketverkoop, lastige aansluitingen, beperkte frequentie en langere reistijden maken het treinaanbod vaak minder aantrekkelijk dan het vliegtuig.

Er zijn echter duidelijke uitzonderingen. Zo zijn treinverbindingen als de Eurostar tussen Londen, Brussel en Parijs populair vanwege de snelheid, directe verbindingen en gebruiksvriendelijke ticketing. Ook de Eurostar naar Parijs en de ICE naar Duitsland weten reizigers te trekken dankzij comfort, hoge frequentie en korte reistijden. Bij zulke rechtstreekse verbindingen met transparante ticketing en goede service wordt het reizen per trein doorgaans als aantrekkelijk ervaren. Ook nachttreinen, zoals de Nightjet, blijken in trek als het aanbod comfortabel en de prijs concurrerend is.

Samenvattend kiezen reizigers vooral voor de internationale trein wanneer er sprake is van directe verbindingen, gebruiksvriendelijke ticketverkoop, veel reismogelijkheden en comfort. Echter, zolang versnippering en praktische drempels blijven bestaan, blijft de trein op veel routes minder aantrekkelijk dan auto of vliegtuig.

3.3

Perspectief van vervoerders

Vervoerders delen een optimistische visie op de toekomst van het internationaal reizigersvervoer over het spoor. Zij zien ontwikkelingen die voor het spoor positief zijn: een combinatie van gunstige trends: toenemende klimaatbewustzijn bij reizigers, technologische innovatie en ondersteunend overheidsbeleid. Zij ervaren echter ook structurele barrières die weggenomen moeten worden om de potentie van internationale treindiensten daadwerkelijk te realiseren⁹⁸.

Vervoerders zien kansen

De liberalisering van de Europese spoormarkt wordt door een groot deel van de sector gezien als een belangrijke kans voor groei en innovatie. Ervaring in andere landen laat zien dat concurrentie kan leiden tot meer aanbod, keuze, betere kwaliteit en lagere prijzen. Nieuwe vervoerders en reeds bekende, zoals Arriva, Deutsche Bahn, Flixbus, Heurotrain en GoVolta willen graag nieuwe verbindingen starten. In bijlage E is een overzicht opgenomen van de meldingen die de ACM heeft ontvangen voor nieuwe internationale treindiensten. NS International heeft een duidelijke ambitie geformuleerd om het internationale treinverkeer tot 2030 te verdubbelen. Deze groeiambitie wordt onderbouwd door concrete ontwikkelingen: NS International verkocht in 2024 10% meer treintickets dan in 2023, ondanks toenemende capaciteitsbeperkingen⁹⁹. Het bedrijf verwacht dat deze stijging zich zal voortzetten, waarbij vooral de vraag naar duurzame reisalternatieven als belangrijke driver wordt gezien. Eurostar Group kondigde in 2025 een investering van 2 miljard euro aan voor de aankoop van maximaal vijftig nieuwe hogesnelheidstreinen, waarmee de vloot naar 67 treinen groeit - een uitbreiding van 30%. Deze expansie ondersteunt Eurostar's doelstelling om jaarlijks 30 miljoen passagiers te vervoeren tegen 2030, tegen 19,5 miljoen in 2024. De onderneming plant drie nieuwe rechtstreekse verbindingen: Amsterdam/Brussel-Genève, Londen-Frankfurt en Londen-Genève¹⁰⁰. Ook Deutsche Bahn ziet aanzienlijke kansen in de internationale markt, met name door de uitbreiding van ICE-

⁹⁸ Rondetafelgesprek: Internationaal spoorvervoer 5 juni 2025.

⁹⁹ Jaarverslag NS 2024, Internationale treinverbindingen.

¹⁰⁰ Persbericht Eurostar 10 juni 2025.

verbindingen naar Nederland en andere buurlanden. Het bedrijf positioneert zich als een belangrijke speler in het Europese hogesnelheidsnetwerk.

Uitdagingen en obstakels

Toegang tot infrastructuur en capaciteit

Vervoerders die via open toegang internationale routes willen exploiteren, hebben behoefte aan langjarige zekerheid over de beschikbaarheid van treinpaden. Zonder die zekerheid zijn ze niet in staat om op voorhand materieel en personeel voor de lange termijn te plannen, aan te trekken of te financieren. Toetreders concurreren daarbij met gevestigde vervoerders om infrastructuurcapaciteit. De toewijzing van treinpaden verloopt veelal via nationale capaciteitsverdelings- en prioriteringsregels, waarbij in geval van schaarste en een capaciteitsconflict uiteindelijk voorrang wordt gegeven aan vervoer dat een grote maatschappelijke waarde heeft. Daaronder valt in Nederland onder andere vervoer op grond van een door de overheid verleende concessie¹⁰¹. Daardoor is het voor (nieuwe) vervoerders in open toegang lastig om rendabele en frequente internationale dienstregelingen te realiseren, zeker op drukke trajecten of tijdens de spits. Vervoerders missen lange termijn zekerheid over hun paden. Tegelijk kampen ook de gevestigde vervoerders met beperkte vervoerscapaciteit waardoor productstappen worden vertraagd.

Het spoor wordt in Nederland intensief gebruikt en dat leidt tot relatief beperkte flexibiliteit. Daarnaast is er in Nederland, Duitsland en België een grote vervangingsnoodzaak, wat tot veel hinder leidt. Daardoor zijn delen van het spoor niet beschikbaar en kunnen storingen ontstaan. Een andere uitdaging ligt in het feit dat internationale treinen de grens alleen op vastgestelde grenstijden kunnen passeren hetgeen een goede inpassing in nationale dienstregelingen kan bemoeilijken. Ook verschillende onderhoudsregimes in landen en complexe afstemming van werkzaamheden op internationale corridors maken dat vertragingen kunnen ontstaan en het spoor slechts beperkt flexibel is.

Toegang tot voorzieningen

Met name nieuwe toetreders ervaren knelpunten bij de toegang tot voorzieningen voor onderhoud, opstel terreinen en andere essentiële dienstvoorzieningen. Deze worden vaak beheerd door zittende partijen en daarbij is de praktijk dat elke vervoerder eigen extra voorzieningen regelt. Hoewel er wettelijke verplichtingen zijn voor non-discriminatoire toegang, ervaren toetreders dat het in de praktijk lastig kan zijn om tijdig en tegen redelijke voorwaarden toegang te krijgen tot deze voorzieningen. Dit maakt het voor toetreders van internationale open toegangsdiensten lastig om materieel in te zetten en te onderhouden, wat de toetreding tot de markt belemmert.

Rollend materieel en technische interoperabiliteit

De tijdige beschikbaarheid van nieuw materieel vormt een aandachtspunt. Zo zijn er lange levertijden en krijgen vervoerders te maken met hoge kosten om nieuw materieel voor treinen in te zetten.¹⁰² De betaalbaarheid van nieuw materieel vormt daarmee een uitdaging. Er is slechts in beperkte mate een lease- of huurmarkt voor grensoverschrijdende materieeltypen. Dit maakt dat vervoerders grote investeringen moeten doen in materieel voordat zij een internationale treindienst kunnen exploiteren.¹⁰³ Voor nieuwe toetreders vormt de beschikbaarheid van tweedehands rollend materieel voor nacht- en hogesnelheidstreinen een knelpunt. Hoewel er gespecialiseerde bedrijven bestaan voor de handel in gebruikt

¹⁰¹ Zie ook hoofdstuk 4.

¹⁰² Marktverkenning internationale verbindingen in open toegang, Berenschot, 2021, p. 8.

¹⁰³ Marktverkenning internationale verbindingen in open toegang, Berenschot, 2021, p. 8.

spooarmaterieel, is het aanbod beperkt en vaak niet geschikt voor internationale inzet. Het gebrek aan een "open en levendige markt voor tweedehands rollend materieel" belemmert de groei van grensoverschrijdende spoordiensten¹⁰⁴.

Hoewel ERA sinds 2020 optreedt als "one-stop-shop" voor goedkeuring in alle EU-lidstaten tegelijk, moeten internationale treinen nog steeds ook voldoen aan verschillende nationale technische specificaties. Europa telt vandaag de dag nog steeds een groot aantal verschillende signalerings- en stroomvoorzieningssystemen, waardoor treinen uitgerust moeten worden met verschillende systemen. Deze technische fragmentatie leidt tot hogere kosten. Ook is er extra tijd en afstemming benodigd voor de toelating van de treinstellen.

Financiële risico's en investeringszekerheid

Vervoerders moeten in open toegang zelf fors investeren in materieel, personeel en operationele kosten zonder de garantie op voldoende reizigers/inkomsten en capaciteit op het spoor. Investeringskosten in kostbaar materieel, personeel en marketing moeten vaak jaren van tevoren worden gedaan, op een moment dat nog onzeker is of de dienst uiteindelijk rendabel wordt¹⁰⁵. Vervoerders kunnen geconfronteerd worden met grote aanloopinvesteringen en onzekerheid over terugverdientijd. Dit vraagt om een lange adem en voldoende financiële reserves, wat vooral voor nieuwe toetreders een hoge drempel opwerpt. Hoewel zittende internationale vervoerders reeds beschikken over materieel, kunnen ook zij in het geval van vlootmodernisering voor internationale treindiensten geconfronteerd worden met financiële onzekerheden.

De Association of European Rail Rolling stock Lessors (AERRL) en AllRail werken samen aan het beschikbaar maken van onderbenut rollend materieel voor nieuwe diensten. De sector pleit voor EU-ondersteuning bij eenmalige kosten en het upgraden van bestaande voertuigen om bestaande voertuigen te behouden.¹⁰⁶ De Europese Commissie erkent dat toegang tot financiering voor rollend materieel een grensoverschrijdende belemmering is. Zij wijst er op dat die ook nationaal kan worden aangepakt.¹⁰⁷

Wet- en Regelgeving en Governance

Potentiële toetreders ondervinden internationaal vaak barrières door verschillen in nationale regelgeving (veiligheidsvoorschriften, vergunningsprocedures en capaciteitsregulering). Dit bemoeilijkt de toegang tot de markt. Daarnaast zijn infrastructuurbeheerders in veel Europese landen nog onderdeel van of nauw gelieerd aan de nationale vervoerder, wat een belemmering kan zijn.

Over het algemeen zijn vervoerders bij het tot stand brengen van een internationale treindienst afhankelijk van samenwerking met buitenlandse partijen (vervoerders, infrastructuurbeheerders en toezichthouders). Verschillen in interpretatie van Europese regelgeving, nationale eisen en toegepaste technische systemen vormen extra barrières hetgeen kan leiden tot hoge complexiteit en extra transactie- en operationele kosten.

¹⁰⁴ Railway Gazette International, More rolling stock needed to support passenger market growth, say European associations, 3 Feb. 2023.

¹⁰⁵ Zie o.a. Gevolgen recht op toegang Onderzoek naar de gevolgen van recht op toegang tot het binnenlands personenvervoer per spoor, AT Osborne, 2019.

¹⁰⁶ Railway Gazette International, More rolling stock needed to support passenger market growth, say European associations, 3 Feb. 2023.

¹⁰⁷ Verslag EU Transportraad d.d. 18 juni 2024, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Ticketing en distributie

Nieuwe toetreders hebben vaak beperkte toegang tot bestaande ticketingsystemen en distributiekkanalen. Integratie is bovendien technisch en commercieel complex en de zittende internationale vervoerders hebben een sterkere machtspositie. De zittende vervoerders beheren zelf hun eigen ticketingsystemen en hebben directe contracten met reisagenten. Zij ervaren weinig belemmeringen in distributie.

3.4 Perspectief van de infrastructuurbeheerder

ProRail beschouwt internationaal spoorvervoer als een cruciale pijler voor de duurzame mobiliteit van de toekomst en een strategische kans om Nederland beter te verbinden met Europa. Als nationale spoorinfrastructuurbeheerder positioneert ProRail zich actief als facilitator van grensoverschrijdende treinverbindingen en werkt intensief samen met Europese partners om het internationale treinverkeer te versterken¹⁰⁸.

Belangrijkste uitdagingen

In ogen van ProRail biedt het Nederlandse netwerk goede mogelijkheden voor betere internationale reizigersverbindingen per trein. De maatschappelijke vraag en behoefte bij de reiziger zijn er, en spoorvervoerders ontwikkelen binnen en buiten Nederland nieuwe producten om hierin te voorzien. Vraag en aanbod bij elkaar brengen gaat echter niet vanzelf en vraagt een extra inspanning vanuit de overheden en infrabeheerders.

Capaciteit en infrastructuur (aan de grens)

Het Nederlandse spoornetwerk is het drukst bereden van Europa en loopt gegeven het huidig gebruik tegen zijn grenzen aan, zowel voor nationaal als internationaal verkeer. Tegelijk is het mogelijk om het spoor op een andere manier te gebruiken om zo extra capaciteit te creëren én biedt het huidige model nog onbenutte mogelijkheden (treinpaden), dit geldt voor alle drie de hoofdcorridors. Wel kan het zijn dat extra treinen aanvullende conditionerende maatregelen vragen. Het afstemmen van werkzaamheden en capaciteitsplanning met buitenlandse infrabeheerders is complex en vraagt om nauwe internationale samenwerking. Dit geldt eveneens voor de langjarige afstemming van netwerkstrategieën. Op de korte termijn is er minder capaciteit beschikbaar op de HSL-Zuid vanwege tijdelijks snelheidsbeperkingen.

Technische en operationele verschillen tussen landen

Er zijn verschillen in bovenleidingsspanning, beveiligingssysteem en andere technische standaarden maken het duurder of moeilijker om geschikt materieel te vinden/laten maken. Elk land hanteert eigen regels en systemen, waardoor interoperabiliteit en integratie van verbindingen extra inspanning vergt. Daarnaast zijn er verschillende regels voor capaciteitsverdeling en gebruik van het spoor.¹⁰⁹

Verschillende regelgeving en procedures

Nationale veiligheidsregels, zoals verplichte taalvaardigheid voor machinisten (bijvoorbeeld Duits op Duits spoor), bemoeilijken grensoverschrijdende inzet van personeel en materieel. Vergunningen, toelatingen en certificeringen zijn vaak per land verschillend, wat leidt tot extra administratieve lasten en vertragingen.

¹⁰⁸ www.prorail.nl

¹⁰⁹ Zie de EU-verordening: [EUR-Lex - 52023PC0443 - EN - EUR-Lex](#)

Financiering en investeringszekerheid

Grote internationale infrastructuurprojecten vragen om langdurige en grensoverschrijdende afstemming van investeringen, waarbij financiering, politieke besluitvorming en prioriteiten per land verschillen.

Samenwerking en governance

Internationale samenwerking met andere infrabeheerders, vervoerders en overheden is essentieel, maar wordt belemmerd door uiteenlopende belangen, prioriteiten en nationale beleidskaders. Initiatieven als EuroLink¹¹⁰ en het Time Table Redesign (TTR)¹¹¹ (beiden onderdeel van RNE, de samenwerking van spoorinfrabeheerders in Europa) zijn bedoeld om deze samenwerking te verbeteren, maar implementatie vraagt tijd en afstemming en vooral politiek-juridische kaders: EU-verordening, internationale samenwerking en politieke wil.

Strategische uitgangspunten

In 2024 heeft ProRail onderzocht welke kansen er op korte, middellange en lange termijn zijn voor beter reizigersvervoer over het spoor van en naar Nederland¹¹². Daarnaast is ProRail nagegaan op welke wijze het internationale reizigersvervoer per spoor kan bijdragen aan het behalen van de beleidsdoelstellingen¹¹³. Volgens ProRail zijn op de drie corridors (HSL Zuid, Hengelo en Zevenaar), onder een aantal belangrijke randvoorwaarden, mogelijkheden aanwezig voor groei op korte en middellange termijn¹¹⁴:

- HSL Zuid: Verdubbeling van treinen naar Brussel/Londen/Parijs door opvullen bestaande paden, met op lange termijn mogelijkheid tot 4x zoveel hogesnelheidstreinen als vandaag de dag.
- Route via Zevenaar: Groei naar uurdienst Frankfurt in eventueel ongebruikte goederencapaciteit, met verdere uitbreiding mogelijk na 2035.¹¹⁵
- Route via Hengelo: Ruimte voor 8 extra treinen in een los versneld internationaal pad, met meer mogelijkheden als deel van de goederentreinen via IJssellijn rijdt.¹¹⁶

3.5 Samenvatting en conclusies

Het internationaal personenvervoer over het spoor heeft grote potentie om de internationale bereikbaarheid van Nederland te verbeteren. Een analyse van de uitdagingen voor internationaal reizigersvervoer over het spoor laat zien dat momenteel zowel de reiziger, vervoerders als infrastructuurbeheerder uitdagingen ervaren. Reizigers ervaren vooral problemen met ticketing en betrouwbaarheid en

¹¹⁰ De werkgroep EuroLink richt zich op drie zaken: 1) het integreren van bestaande nationale strategische planningskaders met een aanpak van Europese toegevoegde waarde, 2) het benadrukken van de Europese voordelen van nationale infrastructuurinvesteringen en daarmee het vergroten van de betrokkenheid bij infrastructuurfinanciering, 3) het in staat stellen van RNE en haar leden om de uitdagingen van EU-instellingen/wetgeving aan te gaan.

¹¹¹ TTR is een Europees initiatief om de capaciteitsverdeling/jaardienstregeling te herontwerpen. Het geeft invulling aan enerzijds de wens van personenvervoerders om eerder inzicht te krijgen in hun dienstregelingen, en anderzijds de wens van goederenvervoerders om korter voor ingang van de nieuwe dienstregeling en gedurende het dienstregelingsjaar capaciteit te kunnen reserveren.

¹¹² ProRail, Rapportage Internationaal Reizigersvervoer, 2024.

¹¹³ Brief bij ProRail Rapportage Internationaal Reizigersvervoer, 2024, p. 1.

¹¹⁴ Brief bij ProRail Rapportage Internationaal Reizigersvervoer, 2024.

¹¹⁵ Met de verwachte groei van het goederenvervoer ontstaat op termijn spanning. De oplossing is dan de stap naar de vastgestelde PHS doorgroei-referentie al dan niet met ERTMS, de verdere doorgroei met het verlengen van de Noord-Zuidlijn en naar Schiphol.

¹¹⁶ Met 8 extra treinen in een los versneld internationaal pad plus de huidige 8 geïntegreerde paden maakt een uurdienst van 16 treinen per dag. Voor meer dan 8 losse treinen verschuift het deel goederen naar de IJssellijn. Voor meer dan 16 treinen (los of geïntegreerd) is extra capaciteit nodig ten oosten van Deventer, bijvoorbeeld door het anders faciliteren van een deel van het goederenvervoer. Dit wordt onderzocht in GNOE.

vervoerders worstelen met toegang tot infrastructuur, materieel en financiële onzekerheid bij het aanbieden van nieuwe internationale treindiensten. ProRail ziet uitdagingen en kansen in capaciteitsbeheer, internationale afstemming en technische harmonisatie. In open toegang is het aan de vervoerders om internationale treindiensten aan te bieden. Daarmee bepalen vervoerders die diensten aanbieden en reizigers die daarvan gebruik maken in welke mate het potentieel van internationaal spoor daadwerkelijk benut kan worden. ProRail als infrastructuurbeheerder en IenW kunnen daarbij duwtjes in de goede richting geven door het creëren van de juiste randvoorwaarden.

In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op de stappen die IenW in het kader van het Werkprogramma Internationaal spoor en los daarvan al in gang heeft gezet om het internationaal reizigersvervoer over het spoor te verbeteren. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op welke richting het spoor op zou kunnen ontwikkelen en in hoofdstuk 6 welke stappen los van politieke keuzes en ambitieniveau altijd een waardevolle bijdrage leveren.

4 Stappen die al gezet zijn

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt uiteengezet welke concrete stappen zijn gezet om internationale treinverbindingen te verbeteren: zowel in het kader van het Werkprogramma Internationaal Spoor als degene die daarin (nog) niet genoemd werden. Allereerst wordt het Werkprogramma kort toegelicht. Daarna wordt voor de stappen in het kader van het Werkprogramma ingegaan op beleidsmatige ontwikkelingen, de internationale spoorverbindingen en Actielijnen (Noord, Oost, Zuid) en de Samenwerking in Europa.

4.2 Werkprogramma Internationaal Spoor

Het Werkprogramma Internationaal Spoor (2022)¹¹⁷ vormt de basis voor het verbeteren van internationale treinverbindingen van en naar Nederland. Dit programma is door IenW opgesteld en biedt een overzicht van de lopende initiatieven, beleidsontwikkelingen en concrete vervolgstappen op het gebied van internationaal personenvervoer per spoor.

Het werkprogramma richt zich nadrukkelijk op het wegnemen van barrières voor reizigers en vervoerders, zoals complexe ticketing, verschillende beveiligingssystemen en infrastructuur, en het verbeteren van de afstemming tussen landen. Hiervoor werkt het ministerie nauw samen met buurlanden, andere Europese lidstaten en via platforms als het International Rail Passengers Platform (IRP)¹¹⁸. De focus ligt op het aantrekkelijker maken van internationale treinreizen door onder meer betere reisinformatie, overzichtelijkere tarieven en het realiseren van nieuwe, betere, snellere en/of frequentere grensoverschrijdende verbindingen.

Het programma is een opmaat naar een bredere internationale spoorstrategie en sluit aan bij de ambitie om internationaal treinvervoer als duurzaam alternatief voor vliegen en autorijden te positioneren. Door gezamenlijke inspanningen met partners in binnen- en buitenland levert het werkprogramma een bijdrage aan een beter bereikbaar, duurzamer en economisch sterker Nederland, met speciale aandacht voor de positie van de grensregio's. In onderstaande alinea's wordt aangegeven welke stappen in het kader van het Werkprogramma al gezet zijn.

4.3 Beleidsmatige ontwikkelingen

Hierna wordt toegelicht welke stappen zijn gezet op het gebied van marktordening, nachttreinen en vakantieverkeer, trein-vliegtuig, TEN-T netwerk en ticketing en reisinformatie.

Marktordening

Wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling HSW I

IenW bereidt een wijziging voor van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.¹¹⁹ Dit besluit bevat onder andere de spelregels

¹¹⁷ Werkprogramma Internationaal Spoor, 2022: [Werkprogramma internationaal spoor 2022 | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

¹¹⁸ In het IRP wordt sinds 2020 door 27 Europese landen en de Europese Commissie samen met partijen uit de sector gewerkt aan (voorstellen voor) het oplossen van de verschillende knelpunten of belemmeringen die er zijn ten aanzien van het internationale reizigersvervoer per trein. Zie Werkprogramma Internationaal Spoor, 2022, p. 50.

¹¹⁹ Ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur, 2025: [bijlage-2-ontwerpbesluit-tot-wijziging-van-het-besluit-capaciteitsverdeling-hoofdspoorweginfrastructuur.pdf](#)

waarmee ProRail, als onafhankelijk verdeler van capaciteit, de beschikbare ruimte op het spoor verdeelt. De regels in het huidige besluit werken niet goed bij verdeling van beschikbare ruimte op het spoor tussen concurrerende aanvragen binnen dezelfde deelmarkt (bijv. internationale treindiensten in open toegang).

In het nieuwe besluit dat in 2027 in werking treedt, is onder meer het volgende vastgelegd:

- Op het baanvak Amsterdam – Deventer – Oldenzaal is het minimumbedieningsniveau verhoogd om ruimte te maken voor meer internationaal personenvervoer. In de uren dat internationale treinen rijden is het concessievolume, volgens afspraken gemaakt in HRN-concessie 2025 – 2033, verlaagd.
- Op de hogesnelheidslijn (HSL-Zuid) zijn 32 treinpaden per dag gereserveerd voor hogesnelheidstreinen met een snelheid van minimaal 300 kilometer per uur. Hiermee is voor internationale personenvervoerders en andere gerechtigden duidelijk dat er ruimte is voor minimaal 32 van dergelijke treinen per dag. Dit borgt dat de hogesnelheidslijn kan worden benut door treinen die de maximale snelheid halen.
- Het minimumbedieningsniveau op deze corridors is daarbij gemaximeerd tot één pad, respectievelijk twee paden, per richting per uur voor internationaal hogesnelheidspersonenvervoer.¹²⁰ Ook voor de corridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens is het minimumbedieningsniveau ongewijzigd. Dit zorgt ervoor dat het minimumbedieningsniveau goed over de dag verdeeld wordt en dat concessieervoer naast het minimumbedieningsniveau uitvoerbaar is. Zonder deze bepaling kan een situatie ontstaan waarin de beheerder bijvoorbeeld drie of vier internationale paden in één uur moet verdelen als het totale aantal aanvragen voor internationale paden onder het minimumbedieningsniveau van 32 treinen blijft. De derde of vierde internationale trein zou dan ten koste gaan van binnenlandse treinen. In het besluit wordt niet uitgesloten dat de beheerder meerdere internationale paden kan verdelen als dat inpasbaar is naast deelmarkten die een hogere prioriteit hebben.

Vervoerders die een internationale treindienst in open toegang aanbieden, zijn verplicht om minimaal 18 maanden van tevoren een melding te maken bij de Autoriteit Consument en Markt. Een nieuwe toetreders vraagt bij ProRail spoorcapaciteit aan voor de treindienst die hij in open toegang wil aanbieden. ProRail verdeelt als verdeler de capaciteit op het spoor en moet beoordelen of de capaciteitsaanvraag van de opentoeegang vervoerder past binnen de beschikbare spoorcapaciteit.¹²¹

Kaderovereenkomsten

Een kaderovereenkomst is een afspraak tussen een (spoor)inframanager en een spoorwegonderneming (of andere aanvrager) over het gebruik van spoorcapaciteit over een langere periode. Het doel is om meer zekerheid te bieden over de beschikbaarheid van capaciteit en het efficiënt gebruik van infrastructuur te bevorderen. Randvoorwaarde hierbij is dat geen belemmering mag vormen voor het gebruik door andere aanvragers of gebruikers. Ook mogen kaderovereenkomsten – om concurrentie te waarborgen – niet leiden tot exclusiviteit of belemmeringen voor

¹²⁰ Ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur, artikel 8, 2025, p. 2-4: [bijlage-2-ontwerpbesluit-tot-wijziging-van-het-besluit-capaciteitsverdeling-hoofdspoorweginfrastructuur.pdf](#).

¹²¹ Kamerbrief 'Te volgen procedures, bij nieuwe treindiensten in open toegang, 29 september 2023, <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2023/09/29/te-volgen-procedures-bij-nieuwe-treindiensten-in-open-toegang/te-volgen-procedures-bij-nieuwe-treindiensten-in-open-toegang.pdf>, p.1

andere potentiële spoorgebruikers. Daarnaast moet – voor de benodigde flexibiliteit – altijd de capaciteit beschikbaar blijven voor ad-hoc aanvragen en vooraf vastgelegde treinpaden. Verder zijn de overeenkomsten van tijdelijke aard en geven slechts een indicatie van de beschikbare capaciteit. Een kaderovereenkomst leidt niet automatisch tot toewijzing van (specifieke) treinpaden.

De Nederlandse context kent specifieke uitdagingen, zoals de voorrang voor concessievvervoer en de omvang van de hoofdrailnetconcessie. Tegelijkertijd is de verwachting dat door de nieuwe Europese capaciteitsverordening meer ruimte zal ontstaan voor het afsluiten van kaderovereenkomsten. De verordening is echter nog in ontwikkeling, waardoor de nationale implementatie en de precieze invulling daarvan nog onduidelijk zijn.

In het huidige stelsel is er een Besluit Capaciteitsverdeling die qua prioriteringsregels aan concessievvervoer voorrang geeft boven open toegang; en die prioriteringsregels binnen dezelfde deelmarkt voorschrijft (de artikelen 10a en 11). De hoofdrailnet-concessie heeft een hoge benutting van het net tot gevolg (nagenoeg het hele hoofdrailnet). Dit maakt dat het op de korte termijn niet mogelijk is om kaderovereenkomsten met enige vorm van garantie aan te bieden. Dit komt op nationaal niveau door het *huidige stelsel*, waardoor er geen capaciteit resteert die met voldoende zekerheid beschikbaar kan worden gesteld. Er dient, om flexibiliteit te waarborgen, immers ook voldoende capaciteit behouden te blijven voor ad-hoc aanvragen en toekomstige behoeften; en op internationaal niveau door niet geharmoniseerde prioriteringsregels tussen landen en de nationale uitzonderingen per land.

Als gevolg van de voorgestelde Europese capaciteitsverordening zal het Besluit aangepast moeten worden of in zijn geheel vervallen. Hierdoor krijgt concessievvervoer – naar verwachting – niet automatisch voorrang en worden kaderovereenkomsten mogelijk een relevanter (sturings-)instrument in de capaciteitsplanning en -verdeling (zowel op nationaal als internationaal vlak). Als randvoorwaarde geldt – voor zover nu bekend – dat het gevraagde capaciteitsrecht middels een kaderovereenkomst in lijn dient te zijn met de planningsdocumenten (zijnde: capaciteitsstrategie, -model en -aanbod) en de door de overheid af te geven '*Strategic Guidance*'.

Nachttreinen en vakantieverkeer

In 2019 heeft IenW een subsidie van 6,7 miljoen euro verleend aan NS voor een proef om de nachttrein naar Nederland te herintroduceren. Deze subsidie droeg bij aan het verwachte exploitatietekort op Nederlands grondgebied van de genoemde proef. Doel van de pilot was om Nederland weer aan te sluiten op het Europese netwerk van nachttreinen en in een afgebakende periode te kijken naar de economische haalbaarheid en potentie. Door de bijdrage is de Nightjet tussen Oostenrijk en Düsseldorf verlengd tot Amsterdam.¹²²

Uit recent onderzoek van Haskoning¹²³ blijkt dat het aantal reizigers de verwachtingen van NS heeft overtroffen. NS heeft ook besloten om de Nightjet zonder subsidie voort te zetten vanwege het succes, ondanks een uitdagende business case door hoge kosten in deze markt. Ook heeft NS in samenwerking met SBB een nachttreinverbinding naar Zurich gerealiseerd. NS heeft zelf de reismotieven onderzocht tijdens de proef. Hieruit blijkt dat een aanzienlijk deel (39%) van de reizigers anders voor het vliegtuig had gekozen. 25% was met de

¹²² Potentie internationale nachttreinen, Haskoning, 2025, pp. 27-28.

¹²³ Potentie internationale nachttreinen, Haskoning, 2025.

auto gegaan, 21% met een andere trein, 13% zou de reis niet hebben gemaakt en 3% zou voor de bus hebben gekozen. Het aantrekken van de markt voor nachttreinen blijkt ook uit het feit dat andere partijen met nachttreindiensten zijn gestart (waaronder European Sleeper en Flywise (Greencitytrip) en de tweede nachttreinverbinding van NS naar Zurich). In het onderzoek wordt tevens geconcludeerd dat de markt voor nachttreinen specifieke drempels kent en dat enkel een subsidieregeling deze niet wegnemen.¹²⁴

Trein-vliegtuig

KLM Pilot Air&Rail product

In de Actieagenda Trein en Luchtvaart is in 2022 samengewerkt aan een pilot voor een geïntegreerd reisproduct van een KLM vlucht en een Eurostar treinverbinding tussen Schiphol en Brussel. Daarbij is gewerkt aan het integreren van de reisproducten op één ticket, is samen met Schiphol gewerkt aan betere bewegwijzering op Schiphol en zijn structureel plekken ingekocht bij Eurostar. KLM biedt het geïntegreerde product sinds de pilot nog steeds aan. De partijen constateerden na deze pilot dat er voor het verminderen van vluchten op de bestemmingen van de actieagenda meer nodig is.

TEN-T netwerk

De TEN-T eisen geven richting aan de ontwikkeling van (Europese) spoorinfrastructuur met als horizon 2030, 2040 en 2050. Daarmee vormt TEN-T ook een achterliggend kader voor het verder uitwerken van de visie op het internationaal reizigersvervoer over het spoor. De TEN-T corridors vormen een ondersteuning van de corridorgerichte benadering in (één van) deze ambitie scenario's.

Op 13 juni 2024 is de (herziene) EU-Verordening 2024/1679 vastgesteld, betreffende vereisten van de Europese Unie voor de ontwikkeling van het Trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T).¹²⁵ Met het werken aan TEN-T implementatie kan reistijdwinst geboekt worden voor reizigers op internationale verbindingen. Voor vervoerders zijn lagere kosten een voordeel, bijvoorbeeld omdat technische systemen beter op elkaar aansluiten. Verladers kunnen met 740 meter goederentreinen grotere volumes met lagere kosten per eenheid over de grens vervoeren. Maar het invoeren van TEN-T vereisten vraagt ook grote inzet op het Nederlandse spoornetwerk.¹²⁶ Allereerst is daarom een goede analyse van de opgave nodig, ook in relatie tot andere prioriteiten op het spoor.

Op dit moment maakt IenW daarom samen met ProRail een implementatiestrategie voor TEN-T, met als doel om vanuit deze strategie de komende jaren ook tot nationale implementatievoorstellen en prioriteringsadviezen te komen voor de verschillende TEN-T vereisten. In deze strategie wordt ook de samenhang gezien met de (planning van) Europese TEN-T corridorwerkplannen en ontwikkelingen in onze buurlanden. Ook worden in de strategie de baten van TEN-T implementatie onder meer vanuit internationale spoorambities gezien. De oplevering van deze strategie is nu voorzien voor het einde van 2025. Vanuit deze strategie kan vanaf 2026 een nader implementatieplan worden ontwikkeld.

¹²⁴ Potentie internationale nachttreinen, Haskoning, 2025, p. 29.

¹²⁵ [Verordening - EU - 2024/1679 - EN - EUR-Lex](#)

¹²⁶ Zie hierbij ook de oorspronkelijke impactanalyse die ProRail in opdracht van het ministerie van IenW heeft opgesteld ten tijde van de totstandkoming van de Verordening. [Impactscan Algemene oriëntatie TEN T richtsnoeren' \(trans Europees netwerk\) | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

Toelichting TEN-T vereisten

Er zijn 3 belangrijke mijlpalen in de TEN-T verordening: in 2030 een kernnetwerk, in 2040 een uitgebreid kernnetwerk (goederenvervoer) en in 2050 een uitgebreid netwerk met als doel om het vervoer op deze netwerken te versimpelen voor vervoerders en daarmee te verbeteren voor reizigers. Daarom moeten deze netwerken per de genoemde jaartallen aan specifieke eisen voldoen. Deze specifieke eisen zijn bijvoorbeeld een snelheid van 160km/h voor reizigers op het kernnetwerk in 2040. Daarnaast zijn er (extra) specifieke eisen ten bate van het goederenvervoer.

Ticketing en reisinformatie

Ticketing

Er lopen verschillende initiatieven om ticketing te verbeteren: zowel vanuit de Europese Commissie als vanuit de spoorvervoerders en spoorwegondernemingen. Deze beschrijven we hieronder.

MDMS en SDBTR

Er is aandacht vanuit Europa op het vlak van ticketing en reizigersrechten. Zo is in de Political Guidelines van de Europese Commissie door de Voorzitter van de Europese Commissie Ursula von der Leyen het volgende aangegeven: *"People should be able to use open booking systems to purchase trans-European journeys with several providers, without losing their right to reimbursement or compensatory travel. To this end we will propose a Single Digital Booking and Ticketing Regulation, to ensure that Europeans can buy one single ticket on one single platform and get passengers' rights for their whole trip."*¹²⁷

De Europese Commissie werkt daarom aan wetsvoorstellen voor Multimodal Digital Mobility Services (MDMS), een Single Digital Booking and Ticketing Regulation (SDBTR), en een aanpassing van de Verordening passagiersrechten spoor. Dit moet multimodaal reizen binnen Europa vergemakkelijken voor de reiziger door de samenwerking tussen verschillende vervoerders en aanbieders van tickets te verbeteren. Deze voorstellen worden naar verwachting eind 2025 gepubliceerd. De Europese Commissie werkt momenteel aan een Europese Impact Assessment.

The Ministerial Platform on International Rail Passenger Transport (IRP)

Ook binnen het IRP staat onder andere ticketing van treinverkeer prominent op de agenda. Inzet is om hierover afspraken te maken tussen een groot aantal Europese landen en de markt, om het voor reizigers makkelijker te maken een internationaal (multimodaal) ticket te kunnen zoeken en boeken.¹²⁸

CER Ticketing Roadmap

In 2021 heeft de *Community of European Railways and infrastructure managers*, een Europese associatie die bijna 70 (voornamelijk gevestigde) spoorvervoerders vertegenwoordigt, een visie voor 2030 neergezet voor het sterk verbeteren van internationaal passagiersvervoer per spoor. Daarbij is er eerst een focus op 2025, waarvan het doel is om internationaal vervoer per spoor eenvoudiger en toegankelijker te maken. Voor 2030 komt de focus op multimodaal reizen door Europa. Deze gedeelde visie heet de CER Ticketing Roadmap en alle leden van de CER hebben zich hieraan gecommitteerd.¹²⁹

¹²⁷ Political Guidelines I Ursula von der Leyen, 2024, p. 9.

¹²⁸ Reactie op initiatiefnota 'Alle seinen op groen', 2024.

¹²⁹ Kamerbrief, 18 november 2022: [toezegging-aangaande-ticketing-roadmap.pdf](#)

Onderdeel van de focus voor 2025 is een overeenkomst tussen diverse spoorwegondernemingen om reizigers bij vertragingen en uitval verder te laten reizen. In Nederland is deze Agreement on Journey Continuation (AJC, zie onderstaand) al ingevoerd. In de HRN-concessie¹³⁰ is vastgelegd dat NS zich inspanst om de verbeteringen te implementeren die in CER-verband zijn opgesteld ten aanzien van reisinformatie en verkoopbaarheid van tickets. IenW heeft in gesprekken met NS benadrukt dat het van belang is de CER Ticketing Roadmap volgens de planning in 2025 uit te rollen.¹³¹ Ondanks de initiatieven en de voortgang die wordt gerapporteerd, blijkt het boeken van een integraal ticket voor reizigers in de praktijk nog lastig.

AJC en HOTNAT

Spoorwegondernemingen leveren inspanningen om doorgaande tickets aan te bieden, en zij werken hiervoor samen. Initiatieven vanuit de sector zijn de Agreement on Journey Continuation (AJC) en Hop On The Next Available Train (HOTNAT). De AJC is een initiatief van de Internationale Spoorwegvervoerscommissie (CIT) en de Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER).¹³² De AJC is bedoeld om internationale treinreizigers te helpen bij het vervolgen van een treinreis bij een verstoring of annulering. HOTNAT heeft een vergelijkbare doelstelling, maar geldt specifiek voor hogesnelheidstreinen.¹³³

IenW is positief over de initiatieven van de sector. Er zijn echter aandachtspunten en vragen over de werking in de praktijk.¹³⁴ Zo suggereert 'agreement' (overeenkomst) bij de AJC dat deze geldt bij reizen van verschillende aanbieders, maar mag de vervolgreis volgens de voorwaarden van de AJC enkel plaatsvinden via hetzelfde traject en via dezelfde vervoerder, ook wanneer een alternatieve vervoerder is aangesloten bij de AJC. Daarnaast is het lastig voor een reiziger te achterhalen welke vervoerders precies zijn aangesloten bij de AJC, terwijl de verantwoordelijkheid bij de reiziger ligt om gebruik te kunnen maken van AJC. Tot slot is de AJC géén passagiersrecht; de passagier moet toestemming vragen aan het treinpersoneel op het station/de trein, waarmee hij in grote mate afhankelijk is van de welwillendheid van individueel treinpersoneel. Vanuit reizigersorganisaties is er veel aandacht voor.¹³⁵¹³⁶

De (bereidheid tot) samenwerking tussen vervoerders bij deze initiatieven is nog beperkt, en zal de komende jaren moeten verbeteren. De verantwoordelijkheid wordt bij een verstoring nog te zeer bij de reiziger zelf gelegd.¹³⁷ Spoorvervoerders geven aan dat het verbeteren van reizigersrechten aanvullende kosten met zich meebrengt. Dit roept de vraag op of het recht om over te stappen bij de

¹³⁰ [Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033 | Rapport | Rijksoverheid.nl](#), Artikel 6, lid 3.

¹³¹ Verslag van een schriftelijk overleg, Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie, 2024: <https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=2024D33730>.

¹³² Inmiddels zijn 21 vervoerders hierbij aangesloten, dit representeert 90% van het personenvervoer van de aangesloten partijen bij CER. CER zet in op het aansluiten van nog meer vervoerders. Zie: CER Ticketing Roadmap: 5th progress report (Q4 2024), <https://www.cer.be/cer-eu-projects-initiatives/cer-ticketing-roadmap>

¹³³ Voor de werkwijze bij vertraging of uitval van een eerdere hogesnelheidstrein, zie: [Kom ik in aanmerking voor HOTNAT? - Railteam](#)

¹³⁴ Voor de voorwaarden van HOTNAT, zie: [Kom ik in aanmerking voor HOTNAT? - Railteam](#) [European Passengers' Federation – EPF's view on Journey Continuation by rail \(AJC\)](#)

¹³⁵ Dit geldt ook voor HOTNAT, waarvoor contact moet worden opgenomen met servicepersoneel bij een balie in het desbetreffende HOTNAT-station om een bevestiging te ontvangen. HOTNAT wordt gepresenteerd als een goodwill-regeling; of een reiziger in aanmerking komt voor HOTNAT hangt af van de capaciteit van de betreffende trein. Zie: [Kom ik in aanmerking voor HOTNAT? - Railteam](#).

¹³⁷ Reactie op initiatiefnota 'Alle seinen op groen', 2024.

eerstvolgende beschikbare dienst in het geval van vertraging daadwerkelijk tot extra (aanzienlijke kosten) leidt. Er is momenteel geen inzage in dergelijke kosten.

Pilot in MaaS in Limburg

IenW werkt samen met andere partijen aan de ontwikkeling van een systeem dat internationaal multimodaal reizen vereenvoudigt in de pilot MaaS in Limburg. Binnen deze oplossing worden nationale ticketsystemen aan elkaar gekoppeld. Op deze manier kunnen reizigers met hun eigen MaaS-app de grens over reizen en is het niet nodig om voor elke modaliteit of in elk land een aparte applicatie te gebruiken. Deze toepassing is vooral van meerwaarde in *daily urban systems*¹³⁸ en kortgrensoverschrijdend spoorvervoer: woon-werkverkeer in grensregio's. Het is makkelijk als mensen die regelmatig de grens over moeten in één app een ticket kunnen kopen. Dit ticket is dan ook geldig in de bus en trein. Om reizen zo drempelloos te maken, worden er ook nieuwe functionaliteiten toegevoegd, zoals reizen met locatiebepaling (GPS). Op deze manier hoeft een reiziger helemaal geen kaartje meer vooraf te kopen, maar kan er worden 'ingeswiped' via de telefoon. Momenteel wordt er gewerkt aan opschaling naar andere vervoerders en regio's.

Reisinformatie

Europese wetgeving op het gebied van data is geborgd in de Verordening Multimodale Reisinformatiediensten (Multimodal Travel Information Services (MMTIS)). Doel van MMTIS is een EU-breed multimodaal en accuraat reisinformatiesysteem mogelijk en beschikbaar maken in alle lidstaten voor eindgebruikers (reizigers). In MMTIS zijn verplichtingen opgenomen voor lidstaten, datahouders en aanbieders van reisinformatiediensten. Zo zijn verplichtingen opgenomen over het beschikbaar maken van data door datahouders, het vindbaar maken van data door een nationaal toegangspunt en het gebruik van data door aanbieders van reisinformatiediensten. De verordening is in 2017 ingevoerd en in 2023 herzien¹³⁹. De herziene verordening heeft met name gevolgen ten aanzien van nieuwere toepassingen. Voorbeelden zijn *realtime* informatie en data rondom deelmobiliteit voor het aanbieden van (actuele) multimodale reisinformatie aan eindgebruikers.

In 2024/2025 heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een impactanalyse uit laten voeren. Doel van de impactanalyse was tweeledig: 1) inzicht krijgen in hoeverre Nederland voldoet aan de verplichtingen vanuit de huidige en herziene verordeningen, en 2) het uitwerken van een aantal varianten hoe te voldoen aan verplichtingen waar nu niet aan voldaan wordt, welke stakeholders hiervoor het voortouw moeten nemen, en een weergave van de ingeschatte kosten en baten.¹⁴⁰ Uit de impactanalyse volgt dat Nederland een deel al op orde heeft, maar er ook zeker nog stappen zijn te zetten om volledig aan de verplichtingen te kunnen voldoen. Dit geldt ook voor de datahouders en de aanbieders van reisinformatiediensten¹⁴¹.

Coalitie Anders; P9p; Ik Reizen

Coalitie Anders Reizen bestaat uit 70 grote werkgevers met de ambitie om hun CO₂-uitstoot van zakelijk reizen te halveren in 2030 ten opzichte van het jaar 2016.¹⁴² IenW steunt dit initiatief. Vanuit Coalitie Anders Reizen worden Europese campagnes georganiseerd en initiatieven opgestart om duurzaam reizen per trein te

¹³⁸ Daily Urban Systems zijn stedelijke regio's die worden gedefinieerd door het dagelijkse woon-werkverkeer en andere frequente verplaatsingen, zoals winkelen, onderwijs of zorg.

¹³⁹ Impactanalyse MMTIS, TG, Decisio en Sweco, 2025, p. 10.

¹⁴⁰ Impactanalyse MMTIS, TG, Decisio en Sweco, 2025, p. 8.

¹⁴¹ Impactanalyse MMTIS, TG, Decisio en Sweco, 2025, p. 4.

¹⁴² Publicatie Anders Treinen, Anders Reizen, p. 1.

promoten.¹⁴³ Een van de initiatieven is het Anders Vliegen Statement, waarin 32 grote werkgevers zich hebben uitgesproken om reizen tot 700 kilometer met de trein te maken.¹⁴⁴

Milieu Centraal

Sinds een aantal jaar verstrekt IenW jaarlijks een subsidie aan Milieu Centraal, mede gevraagd bij motie door de Tweede Kamer om het verschil in klimaatimpact tussen verschillende modaliteiten voor vakantie-reizen inzichtelijk te maken en deze informatie ook beschikbaar te stellen aan reisaanbieders. Ook verstrekt Milieu Centraal, zowel passief als proactief, informatie over de trein als reisoptie voor vakanties en hoe deze te boeken.

Doorgaande tickets

Als reiziger wil je er zeker van zijn dat je op de plaats van bestemming aankomt. Bij een doorgaand ticket ('through ticket') is er sprake van één vervoersovereenkomst, ook wanneer een reis uit meerdere trajecten en eventueel zelfs uit verschillende vervoerders bestaat. Daarmee geeft het ticket het recht om op plaats van bestemming te komen. In de passagiersrechtenverordening zijn hierover bepalingen opgenomen. Indien langeafstands- of regionale treinreizigersdiensten door één enkele spoorwegonderneming worden geëxploiteerd, biedt deze onderneming voor die diensten doorgaande tickets aan. Voor andere treinreizigersdiensten leveren spoorwegondernemingen alle redelijke inspanningen om doorgaande tickets aan te bieden (inspanningsverplichting), en zij werken daartoe samen. Daarnaast is er sprake van een doorgaand ticket wanneer meerdere tickets zijn geboekt in één handelstransactie. Deze verplichting lijkt echter eenvoudig te omzeilen: als er wordt vermeld dat de vervoerbewijzen afzonderlijke vervoersovereenkomsten vormen, dan is het geen doorgaand ticket. Ook blijken in de praktijk through tickets nog zeer beperkt te worden aangeboden voor langere treinreizen. Dit levert voor de reiziger onzekerheid op over de garantie van het bereiken van de eindbestemming.

Voor vervoerders brengen doorgaande tickets extra werk met zich mee, zoals het onderling afstemmen van systemen en het gezamenlijk afhandelen van gestrande reizigers en claims. Volgens artikel 18 van de verordening is de vervoerder die de vertraging veroorzaakt verantwoordelijk voor terugbetaling. Dit zou kunnen leiden tot hoge compensatiekosten voor de verantwoordelijke vervoerder, bijvoorbeeld wanneer de vertraging optreedt bij een kort voortraject gevolg door een lang (duurder) vervolgetraject. Intensieve samenwerking is hierbij essentieel. Momenteel ontbreekt hiervoor de verplichting en is er geen commerciële prikkel om doorgaande tickets aan te bieden. Omdat Europese data over het aanbod van doorgaande tickets ontbreekt, is er weinig zicht op hoeveel doorgaande tickets er worden aangeboden. Daarnaast is er weinig bekend over hoe de inspanningsverplichting over het aanbieden van doorgaande tickets wordt ingevuld.

Handhaving

De ILT is in Nederland de handhavende instantie voor passagiersrechten.¹⁴⁵ Uit gesprekken met de ILT blijkt dat deze verordening in de praktijk beperkt wordt gehandhaafd. Momenteel wordt de handhaving geïntensiveerd. Voor het borgen van de passagiersrechten is het belangrijk dat hier voldoende prioriteit aan wordt gegeven en de verordening daadwerkelijk wordt gehandhaafd.

¹⁴³ Werkprogramma Internationaal Spoor, 2022, p. 50.

¹⁴⁴ Publicatie Anders Treinen, Anders Reizen, p. 1.

¹⁴⁵ [Passagiersrechten voor treinreizigers | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\)](#).

4.4 Internationale spoorverbindingen

In het kader van het Werkprogramma Internationaal Spoor zijn in de periode 2022-2025 substantiële stappen gezet in het verbeteren van internationale spoorverbindingen. Hieronder zijn de resultaten per actielijn weergegeven.

Actielijn Noord

Groningen – Leer – Bremen

De eerste bouwstap van de Wunderline tussen Groningen en Bremen is op korte termijn voltooid. Dankzij gerichte infrastructurele aanpassingen kan dan onder meer de reistijd tussen beide steden met 17 minuten worden verkort. Tegelijkertijd maakt het herstel van de Friesenbrücke een definitief einde aan het jarenlange busvervangende vervoer tussen Weener en Leer. Voor de tweede bouwstap wordt gewerkt aan een verdere winst van 12 minuten. Hiervoor zijn aanvullende afspraken nodig.

Coevorden – Bad Bentheim

Op 14 maart 2025 besloot de Nederlands-Duitse stuurgroep tot start van de realisatiefase voor de grensoverschrijdende trein tussen Coevorden en Bad Bentheim. IenW betaalt de hiervoor benodigde aanpassingen aan de hoofdspoorweginfrastructuur in Coevorden. Daarnaast zorgde IenW voor een uitwerking van de Europese regelgeving die de inzet van materieel met een materieelvergunning uit een buurland tot het grensstation in Nederland mogelijk maakt. De verbinding wordt verwacht 13 december 2026 operationeel te zijn.

Grensoverschrijdende samenwerking Coevorden-Bad Bentheim

Het grensoverschrijdende spoorproject Coevorden - Bad Bentheim kende diverse juridische, technische en operationele uitdagingen. Een bijzonder vraagstuk betrof de juridische status van het circa twee kilometer lange baanvak tussen Coevorden en de Duitse grens. Dit baanvak is grotendeels in eigendom en beheer van de Duitse infrastructuurbeheerder Bentheimer Eisenbahn en heeft de juridische status 'bijzonder spoor'. Deze status vroeg om maatwerk in de toepassing van de Nederlandse Spoorwegwet, vooral nu deze wet wordt herzien. Hiervoor zijn in goed overleg oplossingen gevonden in de vorm van overgangsrecht.

Een andere uitdaging betrof het materieel. De treinen die nu al in Duitsland rijden, beschikken over een Duitse voertuigvergunning en mogen niet automatisch ook op het Nederlandse spoor rijden. Wanneer een bestaande trein in een ander land wordt ingezet dan moet in beginsel de vergunning worden aangepast via het Europese Spoorwegbureau (ERA). Aangezien sprake is van bestaand materieel werd deze procedure als te complex en tijdrovend ingeschat. Er is echter ook een versnelde procedure die erin voorziet dat een reeds afgegeven voertuigvergunning ook geldt op buitenlands grondgebied als uitsluitend wordt doorgereden naar het eerste grensstation in het buurland¹⁴⁶, in dit geval Coevorden. Deze procedure kent twee voorwaarden: er dient sprake te zijn van "soortgelijke netwerkenmerken" zodat er veilig gereden kan worden en er geen schade aan de spoorinfra ontstaat en ILT moet worden geraadpleegd. Ook het toepassen van deze procedure bleek complex, mede door het ontbreken van ervaring hiermee. Door intensieve samenwerking is een veilige en pragmatische oplossing gevonden. De ervaringen die door ILT, ProRail en het ministerie zijn opgedaan, kunnen naar verwachting ook op andere grensbaanvakken gebruikt worden om de toelating van materieel te vereenvoudigen.

Actielijn Oost

Amsterdam-Berlijn

Vanaf december 2023 is de reistijd met 30 minuten verkort naar 5 uur en 52 minuten door infrastructurele aanpassingen en de inzet van nieuwe locomotieven die op zowel Nederlandse als Duitse spanning en treinbeveiliging kunnen rijden. Station Oldenzaal werd aangepast om doorrijden van de IC Berlijn op korte termijn mogelijk te maken, zodat deze verbinding kon blijven doorrijden. Momenteel onderzoekt ProRail op welke wijze deze versnelde IC Berlijn robuust ingepast kan worden in de dienstregeling. In de lopende ProRail-verkenning hiernaar is er in het

¹⁴⁶ Artikel 21, achtste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn (EU) 2016/797).

eindbeeld waarschijnlijk een extra perron op station Deventer nodig, evenals maatregelen in Oldenzaal en op het grensbaanvak.

Zwolle-Enschede-Münster/Dortmund

Per dienstregeling 2032 zullen aan Duitse zijde voortaan elektrische in plaats van dieseltreinen rijden tussen Münster en Gronau. Om de huidige verdere verbinding vanuit Gronau naar Enschede op dat moment te behouden, onderzoekt ProRail in opdracht van IenW en de provincie Overijssel de elektrificatie van het baanvak Enschede-grens. Ook onderzoekt ProRail gelijktijdig de (on)mogelijkheden om de verbinding vanuit Münster door te rijden naar Zwolle in plaats van één van de bestaande treinen tussen Zwolle en Enschede. Per 2032 zullen de treinen uit Dortmund batterij-elektrisch rijden, hiervoor zijn geen (verdere) aanpassingen aan Nederlandse zijde nodig.

Amsterdam-Frankfurt/Basel (ICE International)

In 2024 is gestart met het MIRT-onderzoek naar de spoorcorridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens. Daarbij wordt onder andere onderzocht op welke wijze voldaan kan worden aan de TEN-T verplichting van 160 km/h en de (on)mogelijkheden om vaker een internationale trein te rijden op deze corridor.

Arnhem-Düsseldorf (RE 19)

Nederland investeerde €4 miljoen extra om de exploitatie van deze succesvolle verbinding tot 2035 te verzekeren. De verbinding vormt een belangrijke schakel tussen Oost-Nederland en het Duitse Ruhrgebied.

Actielijn Zuid

Eindhoven-Düsseldorf

Samen met het Duitse Verkehrsverbund Rhein-Ruhr werkt Nederland aan de totstandkoming van de treindienst Eindhoven-Düsseldorf. Deze treindienst zou oorspronkelijk in december 2025 gaan rijden, dit is echter met een jaar vertraagd door vertraging van het materieel.¹⁴⁷ Voor de treindienst Eindhoven-Düsseldorf worden infrastructurele aanpassingen voorbereid op emplacementen Eindhoven en Venlo.

Eindhoven-Heerlen-Aachen

Om een structurele intercity Eindhoven-Aachen te kunnen laten rijden zijn infrastructurele maatregelen op station Eindhoven nodig. In de MIRT-verkenning Spoorknoop Eindhoven wordt bekeken wat de mogelijkheden zijn voor een intercity naar Aachen bij de realisatie van een ongelijkvloerse kruising en/of extra perrons. Parallel wordt onderzocht welke maatregelen er op het traject zelf nodig zijn om de intercity te rijden.

In 2024 is in de stuurgroep IC Aachen besloten om primair focus te houden op de beoogde structurele oplossing, en af te zien van een tijdelijke treindienst in de dagranden. Mede op basis van de businesscase is besloten hiervan af te zien.

Luik-Maastricht-Heerlen-Aken (Drielandentrein)

Op 30 juni 2024 werd de Drielandentrein officieel ingehuldigd en operationeel tussen de drie landen. De verbinding rijdt twee keer per uur tussen Maastricht-Aken en eenmaal per uur tussen Luik-Maastricht. Dit project overbrugde complexe technische uitdagingen rond treinbeveiliging en bovenleidingspanning.

¹⁴⁷ Kamerbrief Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025, 2024, p. 13.

Weert-Hamont

In 2023 is onderzoek gedaan naar de 'Meest Kansrijke Optie' om een reizigersverbinding te realiseren op het traject Weert-Hamont.¹⁴⁸ Op basis van de uitkomsten van de studie zijn vervolgacties afgesproken tussen Nederland en België. De benodigde kosten voor de inpassingsmaatregelen zijn in kaart gebracht, Infrabel kijkt momenteel nog naar de kosten van deze maatregelen.

Roosendaal-Antwerpen

In 2022 zijn Nederland en België overeengekomen om volgende stappen te zetten om in ieder geval na uitrol van ERTMS aan Nederlandse zijde te komen tot een verbetering van de verbinding Antwerpen-Roosendaal in de vorm van een frequentieverhoging of een verhoging van de commerciële snelheid. In 2024 is in opdracht van IenW en de Belgische overheid een verkennende studie uitgevoerd. Momenteel worden afspraken gemaakt over de vervolgstudie¹⁴⁹.

Amsterdam-Brussel (IC)

Op 15 december 2024 is de Eurocity Direct-dienst geïntroduceerd (ICNG-B) tussen Amsterdam Zuid en Brussel-Zuid. Deze nieuwe verbinding rijdt 16 keer per dag in elke richting, verlaagt de reistijd tot ca. 2 uur (ca. 45 min sneller) en vervangt de oude Intercity Amsterdam-Brussel. Ten opzichte van de oude Beneluxtrein is de verbinding substantieel versneld door een combinatie van de inzet van ICNG-B-treinstellen, vertrek vanaf Amsterdam Zuid (i.p.v. Amsterdam Centraal) en het schrappen van diverse tussenhaltes. De traditionele Intercity Brussel-dienst is omgevormd tot de EuroCity tussen Rotterdam Centraal en Brussel-Zuid (via Breda), eveneens met 16 ritten per dag.

Amsterdam-Londen (Eurostar)

De Eurostar-verbinding is uitgebreid van drie naar vier dagelijkse ritten vanaf september 2025. Vanaf half december 2025 komt er een vijfde dagelijkse verbinding bij. In 2025 is de nieuwe UK-terminal op Amsterdam Centraal geopend, van waaruit de reizigers die met de Eurostar vanuit of naar Londen gaan, aankomen dan wel vertrekken. De nieuwe terminal biedt meer ruimte voor reizigers (600 i.p.v. 200), en is voorzien van faciliteiten zodat de reiziger snel en comfortabel kan inchecken en door de paspoortcontrole kan worden geleid.¹⁵⁰ Momenteel wordt er nog onderzocht hoe de Koninklijke Marechaussee-capaciteit in de toekomst efficiënter ingezet kan worden via innovatieve instrumenten, bijvoorbeeld via het gebruik van eGates.

Amsterdam-Parijs (Eurostar)

De treindienst Amsterdam-Parijs wordt in open toegang uitgevoerd met een frequentie van 19 treinen per dag. Eurostar biedt daarnaast in de wintermaanden de 'Eurostar Snow' aan, een trein naar de Franse Alpen. Eurostar kondigde in 2025 aan te stoppen met de Eurostar Sun, de directe zomertrein naar Marseille.¹⁵¹ Ook wordt er momenteel geen directe treinverbinding meer aangeboden naar Disneyland Parijs (Marne-la-Vallée).

4.5 Actielijn Samenwerking in Europa

Hieronder worden de stappen gezet die in Europa zijn gezet om internationaal personenvervoer over het spoor te verbeteren.

¹⁴⁸ Personenvervoer op de lijn Weert-Hamont, REBEL, 14 juni 2023.

¹⁴⁹ Verkennende studie Roosendaal-Antwerpen, AT Osborne, 2024.

¹⁵⁰ Feestelijke opening nieuwe UK-terminal Amsterdam Centraal, NS, 2025: [Feestelijke opening nieuwe UK-terminal Amsterdam Centraal](#).

¹⁵¹ Eurostar Sun, 2025, [Eurostar stopt met directe zomertrein naar Marseille](#)

België

De eerste stappen voor een gezamenlijke agenda tussen Nederland en België zijn in 2022 gezet op de Thalassa-top in Gent. Tijdens deze top is een Bilaterale intentieverklaring gesloten voor de verbetering van het (kort-)grensoverschrijdend passagiers spoorvervoer tussen België en Nederland. In de Thalassa-verklaring zijn concrete afspraken opgenomen over specifieke verbindingen, waaronder Antwerpen-Rosendaal, de Drielandentrein, Weert-Hamont en Amsterdam-Brussel.¹⁵² Er vindt twee keer per jaar een stuurgroep plaats om de voortgang op de dossiers te bespreken.

Duitsland

Afgelopen jaren hebben Nederland en Duitsland samengewerkt op meerdere grensoverschrijdende treindiensten en aan concrete projecten. Zo zijn bilaterale afspraken gemaakt over onder andere de Wunderline en de verbinding Eindhoven-Düsseldorf.

Europa

De bescherming en rechten van reizigers zijn geborgd in een Europese verordening (2021/782). Deze is ingegaan op 7 juni 2021 en geldt sinds 7 juni 2023. Momenteel is er weinig zicht op de werking van de verordening in de praktijk en wat het oplevert voor de reiziger. De Europese Commissie evalueert daarom de implementatie en resultaten van de verordening. De resultaten worden verwacht in 2026.

4.6 Stappen die zijn gezet buiten het Werkprogramma

Toegankelijkheid

Doel is om het openbaar vervoer, zowel nationaal als internationaal, voor iedereen toegankelijk te maken in 2040, zoals vastgelegd in het Toekomstbeeld OV. De afgelopen jaren heeft IenW hard gewerkt aan het verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Sinds 2006 wordt via het Implementatieplan Toegankelijkheid gewerkt aan de toegankelijkheid in de spoorsector. Daarmee wordt in totaal ongeveer €550 miljoen geïnvesteerd in betere toegankelijkheid van stations. Deze inspanningen staan niet op zichzelf, maar moeten worden gezien in de bredere context van internationale verdragen, Europese en nationale wet- en regelgeving en (interdepartementale) beleidsprogramma's om reizen met het openbaar vervoer voor mensen met een beperking te verbeteren. Zo zijn sinds respectievelijk 2011 en 2012 het Besluit en de Regeling toegankelijkheid van het openbaar vervoer van kracht, die beide vallen onder de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte (Wgbh/cz). Verder heeft Nederland in 2016 het VN-Verdrag Handicap geratificeerd. IenW geeft onder meer met het Bestuursakkoord toegankelijkheid openbaar vervoer 2022-2032¹⁵³ verdere invulling aan de ambitie om vanuit het VN-verdrag de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te vergroten. Daarnaast zijn er vanuit de EU diverse Richtlijnen en verordeningen die zien op voorzieningen voor mensen met een beperking.

4.7 Samenvatting en conclusie

Sinds 2022 zijn er verdere stappen gezet om internationale treinverbindingen te verbeteren. Zowel op het gebied van marktordening, nachttreinen en vakantieverkeer, treinvliegtuig, TEN-T en ticketing en reisinformatie. Er is samengewerkt met buurlanden en binnen Europa, zowel aan verschillende concrete

¹⁵² Werkprogramma internationaal spoor, 2022, p. 47.

¹⁵³ Kamerstukken, 2022-23, 23645, nr. 783.

projecten als aan het verbeteren van het grensoverschrijdend treinverkeer in het algemeen en de borging van reizigersrechten. Ook buiten het Werkprogramma Internationaal Spoor is gewerkt aan het toegankelijker maken van het reizen per trein.

Ondanks de voortgang die is geboekt, blijven er genoeg uitdagingen over om internationale treinreizen makkelijker en aantrekkelijker te maken, zoals ook te lezen in hoofdstuk 3. Bijvoorbeeld op het gebied van gebruiksvriendelijke ticketing, reizigersrechten en betere samenwerking tussen vervoerders. Daarnaast is gewerkt aan veel losse maatregelen om internationale treinreizen te verbeteren, maar ontbreekt de stip op de horizon en het overkoepelende verhaal nog. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de verschillende richtingen waar het internationaal reizigersvervoer zich in kan ontwikkelen. Dit wordt gedaan aan de hand van een aantal ambitiescenario's voor internationaal reizigersvervoer over het spoor.

5 Ambitiescenario's voor het internationaal spoor

5.1 Inleiding

Een visie op internationaal reizigersvervoer over het spoor vereist richtinggevende beleidskeuzes over het na te streven eindbeeld en de weg daarnaar toe. Om het proces van visievorming te ondersteunen heeft IenW verschillende ambitie-scenario's ontwikkeld¹⁵⁴. De ambitie-scenario's beschrijven hoe het internationaal spoor zich in 2050 ontwikkeld kan hebben, vanuit een aantal logische, politiek-bestuurlijk relevante keuzes en vormen daarmee de (extreme) hoeken van het speelveld voor de toekomst. De ambitie-scenario's geven inzicht in mogelijke richtingen en achterliggende waarden, maar ook in de maatregelen die nodig zijn om de verschillende ambities te bereiken en de budgettaire inspanningen die daarmee gepaard gaan. Vanwege de demissionaire status van het kabinet, zijn keuzes in focus en ambitieniveaus aan een volgend kabinet; de ambitie-scenario's helpen echter bij het duiden van de focus en de impact op het internationaal reizigersvervoer over het spoor. In de tussentijd zijn robuuste beleidskeuzes en investeringen denkbaar in de vorm van no-regret maatregelen en quick wins, zodat beschikbare middelen maximaal bijdragen aan een maatschappelijk en politiek breed gedragen wens om het internationaal reizigersvervoer over het spoor te versterken.

5.2 Van centrale keuzes naar ambitie-scenario's voor 2050

In Nederland bestaat zowel maatschappelijk als politiek een vrij grote consensus over het belang van internationale bereikbaarheid en het belang van goede internationale spoorverbindingen daarbij. De voorgaande hoofdstukken laten zien dat de behoefte aan meer en betere internationale verbindingen groot is. Tegelijkertijd is de realiteit dat de financiële middelen begrensd zijn en dat deze middelen moeten concurreren met andere maatschappelijke en politieke wensen. Ook binnen het domein openbaar vervoer en spoor zijn de middelen schaars en moeten politiek-bestuurlijk keuzes worden gemaakt.

Twee keuzes staan daarbij centraal, te weten:

1. De keuze tussen de focus op regionale grensoverschrijdende verbindingen versus de focus op langeafstandsverbindingen tussen economische centra.
2. De keuze tussen een geleidelijke ontwikkeling van internationale verbindingen of een schaa sprong voor internationaal spoorvervoer voor reizigers.

Op basis van deze twee centrale keuzes zijn de volgende vier ambitie-scenario's gedefinieerd.

	Ambitiescenario	Kern
I	"Doorontwikkeling krachtige corridors"	Dit scenario gaat uit van een combinatie van focus op de langere afstand en het volgen van de reizigersvraag.
II	"Europees HSL-netwerk"	Dit scenario gaat uit van een combinatie van focus op de langere afstand en het aanjagen van de reizigersvraag door het maken van een schaa sprong.

¹⁵⁴ Ambitie-scenario's internationaal spoor, een verkenning van Rebel & Goudappel in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 30 mei 2024.

III	"Daily urban systems in de grensregio's"	Dit scenario gaat uit van een combinatie van focus op de kortgrensoverschrijdende verbindingen en het volgen van de reizigersvraag.
IV	"Grensregio's als draaischijf"	Dit scenario gaat uit van een combinatie van focus op de kortgrensoverschrijdende verbindingen en het aanjagen van de reizigersvraag. ¹⁵⁵

Tabel 1: Ambitiescenario's internationaal spoor

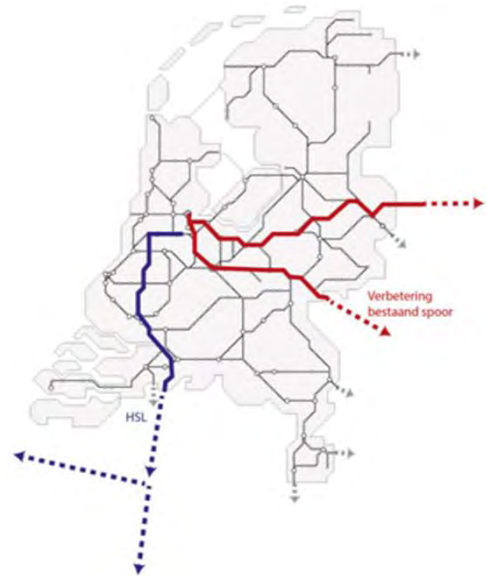
De ambitiescenario's zijn niet bedoeld als integrale beleidsopties maar kunnen worden benut als startpunt voor het voeren van een politiek-bestuurlijke en maatschappelijke dialoog over de mogelijke doorontwikkeling van het internationaal spoor.

Hoe de scenario's op basis van de genoemde keuzes eruit kunnen zien wordt in de volgende paragraaf nader toegelicht. Een uitgebreidere beschrijving van de scenario's en de stappen die gezet zouden moeten worden om de beschreven ambitie te bereiken, is te vinden in het rapport Ambitie-scenario's internationaal spoor, een verkenning¹⁵⁶.

5.3 Vier ambitiescenario's toegelicht

Scenario I: doorontwikkeling krachtige corridors

In Scenario I voor 2050 is het Nederlandse spoornetwerk doorontwikkeld vanuit de bestaande sterke basis, met focus op efficiëntie en doelmatigheid. Het internationale spoorvervoer faciliteert reizigersgroei door knelpunten weg te nemen, maar de belangrijkste corridors blijven grotendeels gelijk. Treinen rijden sneller, vaker en zijn langer, en het aanbod van nachttreinen groeit. Ondanks verbeteringen in reistijden en ticketing (zoals multimodale MaaS-systemen) blijft de modal shift van vliegtuig en auto naar trein beperkt. Het spoor vormt een volwaardig alternatief, maar vervangt slechts een beperkt deel van de kortereafstandsvluchten. Investeringsrichtingen in dit scenario vooral op het benutten van bestaande infrastructuur en het verbeteren van ticketing en reizigerservaring. Samenwerking met buurlanden en marktordening zorgen voor betere capaciteitsverdeling en zekerheid voor vervoerders. Zo ontstaat in 2050 een internationaal spoornetwerk dat vooral de huidige vraag bedient en de bereikbaarheid verbetert zonder grote schaalveranderingen.¹⁵⁷



¹⁵⁵ Ambitie-scenario's internationaal spoor, een verkenning van Rebel & Goudappel in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 30 mei 2024, p. 5.

¹⁵⁶ Ambitie-scenario's internationaal spoor, een verkenning van Rebel & Goudappel in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 30 mei 2024.

¹⁵⁷ Ambitie-scenario's internationaal spoor, een verkenning van Rebel & Goudappel in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 30 mei 2024, p.6.

Belangrijke stappen in dit scenario zijn:

- Het verhogen van de frequenties naar Brussel/Londen/Parijs e.v. naar een totaal van vier hogesnelheidstreinen per uur, mits de reizigersvraag er is, met gereedkomen Zuidasdok en upgrade ERTMS op de HSL-Zuid
- Meer en langere treinen naar Duitsland en verder via Arnhem/Zevenaar en een uurdienst naar Duitsland via Hengelo/Bad Bentheim en snellere verbindingen, met ongeveer 25 tot 35 minuten tijdwinst richting Zuid-Duitsland.
- Stap naar 8-structuur op het binnenlands netwerk, het daarmee ruimte bieden aan internationale producten en het aanleggen van voldoende opstel terreinen en dergelijke waar nodig.¹⁵⁸

Scenario II: een Europees HSL-netwerk

In Scenario II is internationaal spoorvervoer in 2050 de voorkeursoptie voor bijna



iedereen, gedreven door de noodzaak om klimaatneutraal internationaal transport te realiseren. Het beleid richt zich volledig op het spoor, met als doel een verdrievoudiging van het aantal internationale treinreizigers. Dit wordt bereikt door forse investeringen in infrastructuur, zoals de aansluiting op Duitse en Franse hogesnelheidsnetwerken, uitbreiding van de HSL-Zuid, en de bouw van een centrale internationale railhub ('The Netherlands International') bij Amsterdam Zuid/Schiphol en regionale hubs in andere delen van het land.¹⁵⁹

Belangrijke stappen in dit scenario zijn:

- Een uitgebreid netwerk van nachttreinen als eerste stap, ondersteund door de overheid.
- Nieuwe hogesnelheidsverbindingen vanuit Utrecht en Eindhoven naar Duitsland, hogere frequenties naar Londen en Parijs, en investeringen in aansluitende infrastructuur (zoals doortrekken van de Noord-Zuidlijn).
- Professionalisering van ticketing, met geïntegreerde, deur-tot-deur mobiliteitsdiensten.¹⁶⁰
- Actieve samenwerking met buurlanden om grensoverschrijdende verbindingen en beleid te realiseren.

De filosofie is dat economische groei en duurzaamheid samen kunnen gaan door uitmuntende internationale treinverbindingen. Dit scenario vraagt een grote modal shift van vliegtuig naar trein, ondersteund door ontmoediging van kortereafstands-vluchten en een gelijk speelveld tussen modaliteiten. De overheid speelt een centrale rol in infrastructuur, materieel en ticketing, en stimuleert lage prijzen en hoge volumes.

¹⁵⁸ Ambitiescenario's internationaal spoor, Rebel/Goudappel, 2024, p. 7.

¹⁵⁹ Ambitiescenario's internationaal spoor, Rebel/Goudappel, 2024, p. 8.

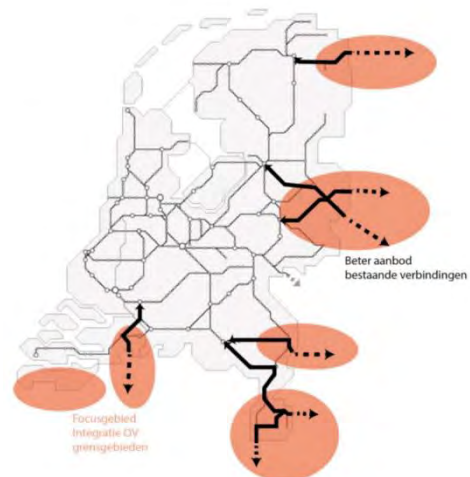
¹⁶⁰ Ambitiescenario's internationaal spoor, Rebel/Goudappel, 2024, p. 9.

In 2050 is de internationale bereikbaarheid per spoor sterk verbeterd: vliegen op korte afstanden is vrijwel verdwenen, Schiphol is een gecombineerd luchtvaart- en treinknooppunt, en ook regio's buiten de Randstad zijn via nieuwe HSL-stations goed aangesloten. Reistijden zijn fors korter, dienstregelingen sluiten aan op verschillende reismotieven, en het internationale spoornetwerk wordt door de reiziger als één geïntegreerd product ervaren. De prijsstelling is concurrerend en het systeem is adaptief en klantgericht. Vier hoofdcorridors zijn in samenwerking met de buurlanden sterk doorontwikkeld, waaronder nieuwe verbindingen naar Noord- en Midden-Duitsland, Zuid-Duitsland en Frankrijk/Londen.

Scenario III: daily urban systems in de grensregio's

In Scenario III zijn de grensregio's uitgegroeid tot sterke agglomeraties die intensief samenwerken met buursteden over de grens. Hoogwaardig openbaar vervoer (OV) en spoorverbindingen zorgen ervoor dat bewoners van deze gebieden nauwelijks nog mobiliteitsbelemmeringen door de landsgrens ervaren. Dit stimuleert de economische ontwikkeling, arbeidsmarkt en aantrekkelijkheid van de regio's.

Treinen verbinden steden als Terneuzen-Gent, Roosendaal/Bergen op Zoom-Antwerpen, Heerlen-Aken, Venlo-Düsseldorf en Enschede-Münster. Waar treinvervoer (nog) niet haalbaar is, wordt ingezet op hoogwaardig busvervoer, met de ambitie om waar mogelijk alsnog treinen te laten rijden. De groei van het OV-gebruik in de grensgebieden komt vooral door kwaliteitsverbeteringen, eenvoudig ticketing en grensoverschrijdende kortingsregelingen. Hierdoor stappen mensen vaker uit de auto en ontstaan er nieuwe reisstromen.¹⁶¹



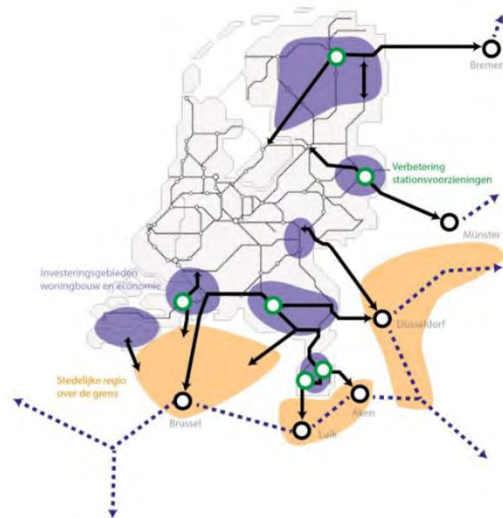
Belangrijke stappen zijn het uitvoeren van integrale bereikbaarheidsstudies, het realiseren en uitbreiden van bestaande projecten (zoals de Wunderline en Drielandentrein), en het opschalen van grensoverschrijdende MaaS- en ketenmobiliteitspilots. Regio's nemen het voortouw in samenwerking met buurlanden, maken gezamenlijke vervoerplannen en pakken ontbrekende schakels in het netwerk aan. Het Rijk ondersteunt waar nodig, vooral bij het doortrekken van treinen vanuit het hoofdrailnet.

Investerings blijven relatief beperkt, maar structurele exploitatiesubsidies zijn waarschijnlijk nodig. In 2050 is de regionale internationale bereikbaarheid sterk verbeterd, vooral voor kleinere steden en dorpen aan beide kanten van de grens. Er is een eenvoudig, grensoverschrijdend ticketingsysteem en de reistijden zijn fors gedaald. Dit leidt tot een duidelijke modal shift van auto naar openbaar vervoer in de grensregio's. Voor langere afstanden zijn de verbeteringen beperkter, maar reizigers profiteren wel van betere aansluitingen tussen nationale netwerken.

¹⁶¹ Ambitiescenario's internationaal spoor, Rebel/Goudappel, 2024, p. 11.

Scenario IV: grensregio's als draaischijf

In Scenario IV wordt de ruimtelijk-economische potentie van de Nederlandse grensgebieden in 2050 volledig benut, mede als antwoord op de grote



woningbouwopgave. Omdat de Randstad vol is, verschuift de focus van woningbouw en economische ontwikkeling naar het noorden, oosten en zuiden van het land. Bereikbaarheid is daarbij essentieel: vanaf het begin wordt fors geïnvesteerd in hoogwaardige grensoverschrijdende spoorverbindingen. Hierdoor groeit de automobilitéit nauwelijks en ontstaan sterke verbindingen tussen Nederlandse regio's en steden over de grens.¹⁶²

Belangrijke stappen zijn:

- Nieuwe woningbouwprojecten gekoppeld aan bereikbaarheid aan de randen van Nederland.
- Diverse grensoverschrijdende projecten die reeds lang in beeld zijn zoals Weert – Hamont, Gent – Terneuzen, Wunderline, Enschede – Münster, Eindhoven – Aken worden uitgevoerd.
- Actieve regie door (decentrale) overheden op bereikbaarheid, reisgemak en het opvangen van aanloopverliezen die gepaard gaan met de schaa sprong.¹⁶³

De filosofie is dat grensregio's, dankzij woningbouw en betere bereikbaarheid, een draaischijf worden tussen de Randstad en buurlanden. Dit vraagt om betere verbindingen binnen de grensregio's, met de Randstad én met buitenlandse steden en HSL-knooppunten. Uitvoering van lang besproken grensoverschrijdende projecten en het doortrekken van binnenlandse treinseries naar het buitenland staan centraal, ondanks uitdagingen in materieel en betrouwbaarheid.

In 2050 resulteert dit in sterk verbeterde regionale en internationale bereikbaarheid per spoor, met frequente, snelle verbindingen en goede koppeling aan het binnenlandse netwerk. Reistijden over de grens zijn fors verlaagd. De grensregio's zijn zo volwaardig verbonden met zowel de Randstad als de buurlanden.¹⁶⁴

5.4

Effecten van de ambitiescenario's en bijbehorende inzichten

De geschetste toekomstbeelden zoals beschreven in de vier scenario's hebben verschillende effecten. In onderstaande tabel zijn de effecten op een aantal indicatoren weergegeven.

¹⁶² Ambitiescenario's internationaal spoor, Rebel/Goudappel, 2024, p. 13.

¹⁶³ Ambitiescenario's internationaal spoor, Rebel/Goudappel, 2024, pp. 13-14.

¹⁶⁴ Ambitiescenario's internationaal spoor, Rebel/Goudappel, 2024, pp. 13-15.

Indicatoren	I. Doorontwikkeling corridors	II. Europees HSL-netwerk	III. Daily Urban Systems	IV. Regionale draaischijven
1a. Internationale agglomeratie-effecten¹	Beperkt	Enigszins	Beperkt (vooral studenten)	Beperkt
1b. Internationale Daily Urban Systems²	Beperkt	Enigszins	Enigszins	Aanzienlijk
2. CO2-reductie	Beperkt	Enigszins	Nihil	Beperkt
Reizigersaantallen	Doorzetten groei op bestaande corridors tot +100%	Stimuleren groei vanaf +200%	Groei in grensregio's met +80%	Groei van- en naar grensregio's met tenminste 100%
Indicatie investeringsomvang (ex. exploitatie)	€ 2,5 miljard tot € 10 miljard	€ 25 miljard tot € 50 miljard	€ 1 miljard tot € 5 miljard	€ 10 miljard tot € 15 miljard
Bijvangst nationale doelen	Verbetering bereikbaarheid tussen landsdelen	Grote verbetering bereikbaarheid tussen landsdelen	Niet van toepassing	Kansen voor sociaaleconomische ontwikkeling in grensregio's Meer evenwichtige pendelstromen van/naar Randstad

Tabel 2: Effecten van de ambitiescenario's¹⁶⁵

In alle scenario's neemt het aantal reizigers op internationale treinverbindingen fors toe, wat het mogelijk maakt het aanbod uit te breiden en de internationale verbondenheid van Nederland te versterken. Daarnaast blijkt dat alleen investeren in internationaal spoor onvoldoende is om grootschalige CO₂-reductie te realiseren. Integraal beleid, inclusief maatregelen voor de luchtvaart en rekening houdend met elektrificatie van het wagenpark, blijft noodzakelijk.

De positieve economische effecten van internationale treinverbindingen zijn op lange afstanden beperkt, maar op kortere afstanden—vooral in grensregio's—groter en duidelijker merkbaar. Tot slot trekken de scenario's met veel nieuwe infrastructuur weliswaar meer reizigers, maar vragen zij ook hoge investeringen die niet altijd in verhouding staan tot de extra reizigersgroei. Een goede balans tussen kosten en maatschappelijke baten is daarom noodzakelijk.¹⁶⁶

Uit de verkenning volgt dat de keuze om de nadruk te leggen op het verbeteren van internationale treinverbindingen op de lange afstand niet alleen een positieve bijdrage levert aan de langere afstanden. Verwacht wordt dat ook de grensregio's hiervan zullen profiteren, omdat inwoners uit de regio daarvan gebruik kunnen maken voor de kortere afstand.¹⁶⁷ Daarentegen is een schaa sprong regionaal alleen zinvol wanneer dit samengaat met een intensief ruimtelijk programma, waarbij meer mensen in de grensstreek komen te wonen en werken. Zo kan verbeterde bereikbaarheid in de grensregio per spoor de motor zijn achter een woningbouwopgave. Daaruit volgt dat de keuze om nadruk te leggen op lange op korte afstand ook positieve gevolgen kan hebben. Ook zijn er een aantal stappen die gezet kunnen worden onafhankelijk van de ambitie; dit zijn acties die bij iedere

¹⁶⁵ Ambitiescenario's internationaal spoor, Rebel/Goudappel, 2024, p. 15.

¹⁶⁶ Ambitiescenario's internationaal spoor, Rebel/Goudappel, 2024, p. 16.

¹⁶⁷ Ambitiescenario's internationaal spoor, Rebel/Goudappel, 2024, p. 16.

doorontwikkeling van het internationaal reizigersvervoer over het spoor moeten worden uitgevoerd. Belangrijke randvoorwaarde hiervoor is actieve sturing vanuit de overheid en samenwerking met organisaties en andere overheden in de regio en in het buitenland.¹⁶⁸

5.5 Samenvatting en conclusies

Een visie op internationaal spoor vraagt om keuzes over de stip op de horizon en de weg om daar te komen. In dit hoofdstuk zijn vier ambitiescenario's geschetst, die de hoeken van het speelveld duiden en helpen bij het voeren van een politiek-bestuurlijke en maatschappelijke dialoog over het verbeteren van het reizigersvervoer over het spoor. Daarbij is er een keuze tussen de focus op regionale grensoverschrijdende verbindingen versus de focus op langeafstandsverbindingen tussen economische centra, en de keuze tussen een geleidelijke ontwikkeling van internationale verbindingen of een schaa sprong voor internationaal spoorvervoer voor reizigers.

Uit de analyse van de ambitiescenario's volgt dat de keuze om nadruk te leggen op de lange afstand ook positieve gevolgen kan hebben voor de regio. Ook volgt dat er een aantal acties zijn die bij iedere doorontwikkeling van het internationaal reizigersvervoer over het spoor uitgevoerd moeten worden. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op deze low/no regret beleidskeuzes die met elkaar een goede solide basis kunnen vormen voor een visie op internationaal spoor waarbij nog gevarieerd kan worden in snelheid en waaraan indien gewenst extra accenten kunnen worden toegevoegd.

¹⁶⁸ Ambitiescenario's internationaal spoor, Rebel/Goudappel, 2024, p. 17.

6 Beleidskeuzes

6.1 Inleiding

Hoewel het internationale reizigersvervoer per trein een relatief klein deel van het Nederlandse personenvervoer per trein betreft, is er op diverse relaties een substantiële maatschappelijke behoefte aan betere, meer en snellere internationale verbinden per trein (zie hoofdstuk 2). Het gaat daarbij zowel om de kwaliteit als de kwantiteit van verbindingen. Vanwege de demissionaire status van het kabinet is een visie op internationaal reizigersvervoer over het spoor en het ambitieniveau aan een volgend kabinet. Analyses in opdracht van IenW laten zien dat het desondanks mogelijk is om in de tussentijd een robuust stappenplan te vormen voor de verdere ontwikkeling van het internationaal personenvervoer over het spoor zonder dat dit op korte termijn vergaande politieke keuzes vraagt. Op later moment kan worden gevarieerd in de snelheid waarin de stappen gezet worden en kunnen additionele focusmaatregelen worden toegevoegd of weer verwijderd als dit politiek gewenst is. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op deze low/no regret maatregelen, en op de politieke keuzes die op basis van deze maatregelen op de middellange en lange termijn genomen kunnen worden. Deze zijn mogelijk naast de maatregelen die IenW reeds neemt zoals besproken in hoofdstuk 4.

Low/no regret-maatregelen

Onder low/no regret-maatregelen worden maatregelen verstaan die in elk (ambitie)scenario en voor vrijwel alle verbindingen waarde hebben en op de relatief korte termijn (periode tot 5 jaar) te realiseren zijn. Deze maatregelen vormen een robuust fundament, omdat zij universeel toepasbaar zijn op alle internationale verbindingen, cumulatieve waarde hebben (elke investering versterkt de andere), relatief snel realiseerbaar zijn binnen bestaande kaders en capaciteiten, strategisch neutraal zijn (elke toekomstige richting/keuze ondersteunen) en momentum creëren voor verdere ontwikkelingen. In verband met de demissionaire status van het kabinet en de beperkte budgettaire mogelijkheden kunnen momenteel geen vergaande politieke keuzes worden gemaakt. Wel kunnen er keuzes worden gemaakt over maatregelen die tegen relatief beperkte investeringen elk toekomstig gewenst eindbeeld ten goede komen. Door deze maatregelen prioritair uit te voeren, ontstaat een solide fundament waarmee zowel langere als kortgrensoverschrijdend vervoer verder kan worden ontwikkeld. Een volgend kabinet kan vervolgens keuzes maken voor verdere/snellere ontwikkeling en indien gewenst accenten toevoegen of weer verwijderen.

Voor deze low/no regret maatregelen geldt dat IenW nog steeds een keuze kan maken in de mate van inzet die zij pleegt om de maatregelen uit te voeren. Zo kan zij ervoor kiezen om maatregelen parallel dan wel gefaseerd uit te voeren, en om op specifieke maatregelen meer of minder inzet te plegen. Ook kan het uitvoeren van low/no regret maatregelen op termijn vragen om politieke keuzes. Binnen de low/no regret maatregelen zijn er quick wins; maatregelen die tegen relatief, lage inspanningen en kosten kunnen worden ingezet. In onderstaande paragrafen wordt een analyse gegeven van de low/no regret maatregelen op het gebied van beleid, mobiliteitsdiensten, infrastructuur, vervoersdiensten en verkeersdiensten.

6.2 Mogelijke beleidsmaatregelen IenW

De low/no regret maatregelen ten aanzien van beleid richten zich op verbetering van passagiersrechten, meer kennis en inzicht in getallen en modellen, het aanbod in open toegang, de reizigersvraag en het gebruik en de reizigerservaring op

stations. Met uitzondering van de financiële maatregelen gaat het bij mogelijke beleidsmaatregelen om quick wins.

Passagiersrechten

Maatregelen die in elk scenario van waarde zijn, zijn maatregelen om de rechten van treinpassagiers te verbeteren. IenW kan op de korte termijn reizigersrechten actief agenderen en verbeteringen voorstellen via het IRP. Een volgend kabinet kan een kabinetsstandpunt innemen over een wijzigingsvoorstel van de Europese verordening passagiersrechten, die ervoor moeten zorgen dat reizigers met één klik een grensoverschrijdend treinkaartje kunnen boeken en zich verzekeren van volledige passagiersrechten voor het gehele traject. Ook kan IenW op korte termijn gesprekken opstarten met de toezichthouder over de handhaving van de passagiersrechtenverordening. Daarmee kunnen al op korte termijn stappen op dit vlak worden gezet.

Meer kennis en inzicht in getallen en modellen

Momenteel is vervoersdata, zoals reizigersaantallen, in handen van (nationale) vervoerders. Daardoor is het lastig om goed te sturen op beleidsdoelen. Om meer inzicht te krijgen in vervoersdata, kan IenW overwegen om een internationaal vervoersmodel voor spoor te ontwikkelen. Dit zou de mogelijkheden om te sturen kunnen verbeteren.

Aanbod in open toegang

Om het aanbod in open toegang te versterken, kan IenW inzetten op een aantal maatregelen.

Gestructureerd overleg met vervoerders

IenW kan de samenwerking met vervoerders nader zoeken en een structureel en periodiek overleg instellen om te spreken over de mogelijkheden die vervoerders zien, de ambitie vanuit overheden en welke knelpunten deze ambities in de weg staan. In het verleden zijn gesprekken gevoerd in het kader van open toegang, waarbij ook de mogelijkheid van een jaarlijks overleg is besproken. Destijds was de markt nog niet (geheel) overtuigd van het nut van dit overleg. Het minimaal één keer per jaar benaderen van de markt voor een open gesprek over actuele thema's en productontwikkelingen op de middellange termijn, kan een eerste stap zijn. Ook vanuit de herijking van de actieagenda trein en luchtvaart lijkt een uitbreiding van de samenwerkende partijen een logische vervolgstap om de doelen te behalen.

Ontwikkelen van een visie op vergroting van het vervoersaanbod

Op basis van onder andere de gesprekken met de markt en de (verwachte) ontwikkeling van de reizigersvraag op de corridors, kan IenW een visie ontwikkelen op hoe vervoerders in de markt kunnen bijdragen aan vergroting van het vervoersaanbod en hoe zij haar rol als IenW ziet. Waar wil IenW wel en waar niet op sturen, welke randvoorwaarden wil zij wel/niet creëren? Op basis van die visie kan IenW op de middellange termijn politieke keuzes maken hoe zij de stip op de horizon wil realiseren en daarbij een regelgevend/stimulerend kader ontwikkelen. Zo kan IenW (op de langere termijn) een beeld ontwikkelen van de wijze waarop zij kan sturen op kwaliteitsaspecten van de internationale treindiensten die worden aangeboden en de continuïteit hiervan. Op basis daarvan kunnen barrières voor vervoerders worden weggenomen dan wel drempels verlaagd op het vlak van capaciteitsverdeling en meerjarige zekerheid, doorgaande tickets en verkoopkanalen.

Programmatische monitoring en bijsturing van het aanbod in open toegang

Een belangrijke pijler om het aanbod in open toegang te versterken kan programmatische monitoring en (actieve) bijsturing door IenW zijn. Zonder centrale regie en structurele monitoring blijven knelpunten als een gebrek aan een gestandaardiseerd internationaal ticketing systeem, onvoldoende aansluiting van dienstregelingen en capaciteitsconflicten bestaan, waardoor het aanbod voor de reiziger versnipperd en onbetrouwbaar blijft. Europese ontwikkelingen, zoals het voorstel voor een nieuwe verordening voor capaciteitsbeheer¹⁶⁹ met een geharmoniseerd kader voor capaciteitsbeheer, verbeterde afstemming tussen infrastructuurbeheerders en meer digitalisering en automatisering van capaciteitsbeheer, vragen bovendien om een actieve rol van de infrastructuurbeheerder, maar ook van de Rijksoverheid om Nederlandse belangen te borgen en de uitvoering in goede banen te leiden. Door als IenW de voortgang van internationale projecten en verbindingen stelselmatig te volgen, knelpunten tijdig te signaleren en waar nodig bij te sturen - bijvoorbeeld door samen met buurlanden barrières weg te nemen - kan structurele verbetering van het aanbod worden gerealiseerd. Centrale vraag hierbij is de rolopvatting die IenW voor zichzelf ziet.

Onderzoeken en opstellen van een gezamenlijke investeringsagenda

Programmatische monitoring ziet niet alleen op verbetering van het internationaal spoor, maar ook op de binnenlandse opgave. De Rijksbegroting staat momenteel onder aanzienlijke druk. Dit betekent ook dat investeringen in de internationale bereikbaarheid per spoor om beschikbare middelen moeten concurreren met investeringen in behoud en verbetering van de binnenlandse bereikbaarheid. Een manier om hier mee om te gaan is bij investeringen te streven naar synergie tussen de binnenlandse en internationaal bereikbaarheid. IenW kan nadrukkelijker kijken hoe investeringen in de binnenlandse spoorinfrastructuur kunnen bijdragen aan de verbetering van internationale bereikbaarheid per spoor en omgekeerd: hoe internationale projecten ook kunnen aansluiten bij en waarde toevoegen aan de binnenlandse mobiliteitsopgaven. Door het doen van onderzoeken, bijvoorbeeld naar hoe de corridor naar het oosten op de lange termijn verbeterd kan worden, kan IenW inzicht krijgen in mogelijke maatregelen en op basis hiervan een investeringsagenda opstellen. Een integrale investeringsagenda kan beide sporen verbinden; kortgrenspassende lijnen fungeren als aanvoersysteem voor toekomstige hogesnelheidsknooppunten, terwijl de aanleg van nieuwe corridors profiteert van de vraag die in de tussentijd via snelle regionale treinen wordt opgebouwd. Voorbeelden zijn ERTMS, het doortrekken van de Noord-Zuidlijn, verbouwing van station Amsterdam Zuid en Utrecht-Arnhem-Duitse grens (UAD). Tegelijkertijd vraagt de verbetering van lange afstandsverbindingen een aanpak op corridorniveau en niet een geïsoleerde benadering vanuit Nederland. Het vormen van een gezamenlijke investeringsagenda kan op de korte termijn. Een gezamenlijke investeringsagenda kan verschillende ambitieniveaus kennen, variërend van grote investeringen in de infrastructuur tot enkel investeringen in randvoorwaarden (programma MLT). Een keuze voor een ambitieuze agenda, kan daarmee op de lange termijn vragen om forse investeringen (in infrastructuur) en om grote financiële middelen.

Financieel

IenW kan verschillende maatregelen nemen om de drempel voor toetreders te verlagen en garanties te bieden aan vervoerders en financiers. Zo kan IenW in Europees verband inzetten op het bieden van financiële garanties voor vervoerders in het algemeen. Ook kan IenW een dialoog starten met financiers en andere

¹⁶⁹ [EUR-Lex - 52023PC0443 - EN - EUR-Lex](#)

zakelijke dienstverleners, die graag investeren in duurzame mobiliteit, maar garanties zoeken. IenW kan zo verkennen hoe onzekerheden kunnen worden verkleind of weggenomen.

Daarnaast zijn er ook financiële maatregelen die onderdeel zijn van een visie op het internationaal spoor en daarmee vragen om een politieke keuze. Op basis van de visie kan worden gekozen voor bepaalde investeringen en aan welke groepen dit ten goede komt. Voorbeelden zijn het verlagen van de heffingen voor het gebruik van de spoorinfrastructuur en energie. Dit wordt in België en Duitsland al toegepast voor nachttreinen (respectievelijk infrastructuur en energie in België, en infrastructuur in Duitsland). Een andere maatregel die om een politieke keuze vraagt is het oprichten van een investeringsfonds, dat garantstellingen biedt voor nieuwe spoorwegmaatschappijen, bijvoorbeeld als zij voldoen aan bepaalde eisen. Dit kan bijdragen aan meer aanbod en meer innovatie.

Reizigersvraag en gebruik

Ten aanzien van de reizigersvraag en het gebruik van de trein kan IenW inzetten op twee type maatregelen. Zo kan het ministerie informatie verzamelen over de ontwikkeling van de vervoersvraag op corridors, om beleidsontwikkeling en keuzes op te kunnen baseren. Om het aantal reizigers wat met de trein reist te verhogen, kan IenW daarnaast maatregelen nemen op het vlak van informatievoorziening, marketing en subsidiëring om (internationale) treinreizen te promoten. Doel hiervan is om de trein een aantrekkelijker vervoersmiddel te maken voor (toekomstige) reizigers. Voorbeelden van maatregelen zijn het bieden van informatie en promotie van internationale treinreizen voor vakanties en voor specifieke doelgroepen, zoals zakelijke reizigers.

Reizigerservaring op stations

Ook kan IenW op korte termijn meer inzicht verkrijgen in de reizigerservaring op stations. Zo zouden internationale reizigers en hun stationsbeleving als onderdeel meegenomen kunnen worden in de Stationsbelevingsmonitor. Ook zou IenW met andere landen kunnen bespreken hoe zij stations evalueren. Daarnaast kan IenW de aankomst/vertrek in/vanuit de terminal op Amsterdam CS met Eurostar evalueren. Daarnaast kan IenW bij het verbouwen/de renovatie van stations aandacht hebben voor de (specifieke) wensen van internationale reizigers en gevolgen van de marktordening na 2033. Ook het ontwikkelen van Schiphol als internationale multimodale hub kan eraan bijdragen dat de beleving van (internationale) reizigers verbetert.

6.3

Mobiliteitsdiensten

Het centraal stellen van de reiziger is belangrijk in elk ambitiescenario. De low/no regret maatregelen ten aanzien van mobiliteitsdiensten richten zich op reisinformatie, ticketing en wet- en regelgeving. Met uitzondering van het aanpassen van wet- en regelgeving en het opschalen van het systeem in de pilot MaaS zijn de maatregelen quick wins.

Reisinformatie

Om de reizigersbeleving ten aanzien van reisinformatie op de korte termijn te verbeteren, kan IenW inzetten op acties die voortvloeien uit de impactanalyse MMTIS. Ook kan IenW het belang van toegankelijke reisinformatie actief agenderen op de Europese agenda en in gesprekken met de Europese Unie. Daarnaast kan er een kabinetsstandpunt worden ingenomen over de voorstellen van de Commissie.

Ticketing

Ook op het gebied van ticketing kan IenW op de relatief korte termijn een aantal maatregelen nemen die in elk scenario waarde hebben. IenW kan het belang van

een goed werkend internationaal gestandaardiseerd ticketingsysteem actief agenderen op de Europese agenda en in de gesprekken met de Europese Commissie. Ook kan zij een kabinetsstandpunt innemen over de voorstellen vanuit de Commissie. Daarnaast kan Nederland met andere lidstaten bespreken welke verbeteringen mogelijk en nodig zijn op dit vlak. Hiervoor kan het IRP worden benut. Ook kan lenW inzetten op een verdere opschaling van het systeem dat internationaal multimodaal reizen vereenvoudigt in de pilot MaaS in Limburg, en samenwerking met andere partijen en (decentrale) overheden faciliteren. Tot slot kan lenW inzetten op het monitoren van de daadwerkelijke beleving van de reiziger. Daarbij draait het om de vraag, ervaren reizigers maatregelen daadwerkelijk als verbetering? Op basis daarvan kan lenW inzichtelijk maken welke stappen gezet worden om de reizigerservaring te verbeteren.

Wet- en regelgeving

Het aanpassen van regelgeving t.a.v. de verantwoordelijkheid bij vertragingen en naleving van de bestaande regels zijn belangrijke maatregelen in elk scenario. lenW kan het Besluit capaciteitsverdeling heroverwegen, mede in relatie tot herziening van de EU-regelgeving en de afweging van binnenlands vervoer versus internationaal vervoer. De huidige verdeling van spoorcapaciteit tussen binnenlands concessievervoer en internationaal vervoer is op de korte termijn een gegeven; binnenlands personenvervoer dat onder concessie rijdt, krijgt bij schaarste en een capaciteitsconflict op de infrastructuur uiteindelijk voorrang boven andere vormen van vervoer, waaronder internationaal vervoer en binnenlands opentoeegangvervoer. Deze prioritering is vastgelegd in de geldende capaciteitsverdelingsregels en zorgt ervoor dat het binnenlandse concessievervoer en de bijbehorende dienstregelingen kunnen worden uitgevoerd, ook als de vraag naar internationale treinpaden toeneemt. Bij de recente wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling is door een verhoging van de minimumbedieningsniveaus voor internationaal personenvervoer wel meer ruimte geboden aan internationaal opentoeegang vervoer¹⁷⁰. Op de middellange termijn treedt de nieuwe Europese verordening voor capaciteitsbeheer in werking.

6.4 Infrastructuur

Het onderzoek van ProRail laat zien dat de huidige infrastructuur op de drie corridors ruimte biedt voor meer internationale treinen, zolang de noodzakelijke randvoorwaarden daarvoor op orde worden gebracht. Een low/now regretmaatregel en quick win ten aanzien van de (fysieke en digitale) infrastructuur is het doen van een extra inspanning in het programma Middellange Termijnproces (MLT) van ProRail om te bezien welke maatregelen ten aanzien van de randvoorwaarden daarvoor nodig zijn. Daarbij gaat het onder meer om investeringen in stationsvoorzieningen, tractie-energie, opstelcapaciteit, geluidruimte en overwegveiligheid. Daarmee kunnen de condities om (in de toekomst) extra treinen te rijden worden ingevuld.

Mochten hieruit forse investeringen naar voren komen, dan kan een volgend kabinet hier keuzes in maken. Ook is het aan een volgend kabinet om te kiezen voor eventuele grootschalige investeringen in de drie corridors of bepaalde verdere ontwikkeling op regionale verbindingen waar dat passend is bij een groeiende bevolkingsomvang en bijbehorende vervoersvraag.

¹⁷⁰ [Antwoorden vragen over voorhang Ontwerpbesluit Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)

6.5 Vervoersdiensten

Low/no regretmaatregelen ten aanzien van vervoerdiensten richten zich op het verbeteren van de toegankelijkheid. Het verbeteren van de toegankelijkheid draagt in elke scenario bij aan betere internationale én aan nationale treindiensten. Daarmee gaat het zowel om internationale als nationale maatregelen. Onderstaande maatregelen zijn quick wins. Maatregelen die IenW kan nemen - onafhankelijk van ambitieniveau en focus-, zijn het blijvend aandacht geven aan het implementatieplan toegankelijkheid en Bestuursakkoord Toegankelijk Openbaar Vervoer (2022-2032)¹⁷¹ en gesprekken voeren met partijen in de sector, waaronder over de reizigersrechten. Daarmee kan geïnventariseerd worden tegen welke obstakels reizigers met een mobiliteitsbeperking aanlopen bij (inter)nationale treindiensten. Ook kan IenW binnen de landelijke samenwerking (bestaande uit het Rijk, decentrale OV-autoriteiten, concessieouders en ProRail) spreken over het toegankelijk(er) maken van internationale treindiensten in open toegang.

6.6 Verkeersdiensten

De low/no regret maatregelen ten aanzien van verkeersdiensten richten zich op de toekenning van internationale paden, maatregelen specifiek voor nachttreinen en governance. IenW kan inzetten op internationale samenwerking om betere kaders voor open toegang te borgen. IenW kan met buurlanden praten om ervoor te zorgen dat er gelijke prioriteringsregels komen die internationaal vervoer stimuleren. Voor internationaal vervoer moeten Europees de verdeelregels op elkaar aansluiten.

Nachttreinen

Het maken van afspraken met infrastructuurbeheerders over langjarige zekerheid over treinpaden is ook relevant voor nachttreinen. Voor nachttreinen kan IenW nog een aantal andere maatregelen nemen. Zo kan IenW al dan niet in Europees verband afspraken maken bij de EIB en/of EUROFIMA om investeringen in nieuw materieel voor nachttreinen en/of revisie van bestaand materieel mogelijk te maken. Ook kan IenW steun geven aan wetgeving die de Europese Commissie momenteel opstelt om de markt zo in te richten dat partijen zelf een boekingssysteem/open ticketsysteem kunnen opzetten.

Governance

IenW kan ook inzetten op maatregelen ten aanzien van het aanbod van vervoerdiensten en de zekerheid hierover. Een maatregel is het onderzoeken of een andere inrichting van de systeemtaken helpt om het internationaal reizigersvervoer over het spoor te verbeteren.

6.7 Doorkijk mogelijke keuzes

In bovenstaande paragrafen is benoemd welke (low/no regret) maatregelen IenW op de korte termijn kan nemen. Een volgend kabinet kan meer ambitie – of juist geen ambitie - stellen voor het internationale reizigersvervoer over het spoor. Indien een volgend kabinet meer ambities heeft of focus wil aanbrengen, dan kan een volgend kabinet andere keuzes maken. Zo kan zij een ambitie zetten op het aantal reizigers in 2040. Ook kan een volgend kabinet een keuze maken in de inspanning en prioritering hierbinnen. In hoeverre wil IenW hier actief op sturen of dit meer aan de markt laten? Ook kan een volgend kabinet focus aanbrengen, bijvoorbeeld in de het aanpakken van bepaalde uitdagingen, lijnen of focus voor (een) bepaalde regio('s). Zo kan een volgend kabinet met een grote ambitie om het internationaal reizigersvervoer over het spoor naar het oosten te verbeteren op de lange termijn inzetten op het aanleggen van een hogesnelheidslijn richting het

¹⁷¹ Zie [Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032 \(eindversie 25-10-2022\) - Eerste Kamer der Staten-Generaal](#)

oosten en het implementeren van ERTMS op de hoofdroutes naar Duitsland. Ook kan worden gedacht aan maatregelen als het doortrekken van de IC-Antwerpen-Hamont naar Weert en het subsidiëren van internationale treintickets, bijvoorbeeld door een btw-verlaging. Ook kan een volgend kabinet dat wil inzetten op verduurzaming en het verbeteren van de positie van de trein inzetten op flankerend beleid om het level playing field tussen modaliteiten te verbeteren. Voorbeelden van maatregelen zijn het beprijzen van vliegverkeer en het instellen van maximumprijzen voor (trein)tickets.

6.8 Samenvatting en conclusies

Hoewel een visie op het internationaal reizigersvervoer over het spoor en het bepalen van een ambitieniveau aan een volgend kabinet is, kunnen ook op korte termijn stappen worden gezet die minder vergaande/naar verwachting geen politiek gevoelige keuzes vragen dan wel voorbereidend zijn op grotere keuzes die op later moment genomen kunnen worden. Dit kan door het nemen van low/no regret maatregelen en specifiek quick wins. Het nemen van low/no regret maatregelen voorkomt dat ontwikkelingen stagneren, terwijl tegelijkertijd wordt geïnvesteerd in maatregelen die elk toekomstig gewenst eindbeeld of ambitie ten goede komen.

Low/no regretmaatregelen die IenW kan nemen zien op het maken dan wel aanpassen van beleidsmaatregelen op het gebied van passagiersrechten, meer kennis en inzicht in getallen en modellen, het verbeteren van het aanbod in open toegang, reizigersvraag en gebruik en de reizigerservaring op stations. Op het vlak van mobiliteitsdiensten kan IenW maatregelen nemen op het gebied van reisinformatie, ticketing en wet- en regelgeving. Ook kan IenW op het gebied van infrastructuur een extra inspanning doen in het programma MLT om de randvoorwaarden om in de toekomst meer internationale treinen te laten rijden. Op het vlak van vervoersdiensten kan IenW inzetten op het verbeteren van de toegankelijkheid. Maatregelen die IenW kan nemen op het gebied van vervoerdiensten zien op het kaderovereenkomsten, maatregelen voor nachttreinen en governance. Ook kan worden ingezet op het verbeteren van mobiliteitsdiensten, zoals ticketing, reisinformatie en het aanpassen van wet- en regelgeving hiervoor.

Indien een volgend kabinet meer ambities heeft of focus wil aanbrengen, dan kan een volgend kabinet andere en verdergaande keuzes maken. Bijvoorbeeld voor het aanleggen van infrastructuur.

Bijlagen

Bijlage A Bronnenlijst

Aanvulling op advies beter lange afstands reizigersvervoer van en naar Nederland, ProRail, 2025.

Actieagenda trein en vliegtuig – verkenning van uitvoeringsvarianten, 2025.

Action plan to boost long distance and cross-border passenger rail, EC 14.12.2021.

Alle Seinen op Groen, Volt, 2024.

Ambitie-scenario's internationaal spoor, een verkenning van Rebel & Goudappel in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 30 mei 2024

Anders Reizen: [Over Anders Reizen](#)

[Antwoorden vragen over voorhang Ontwerpbesluit Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)

Bereikbaarheid op peil – Kabinetsstandpunt en achtergrondrapportage, 2025.

[Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032 \(eindversie 25-10-2022\) - Eerste Kamer der Staten-Generaal](#)

Bestuursakkoord 2023-2027 Samen maken we Brabant! 2023

[Bijlage 4 Letter NL EC public consultation rail high speed | Brief | Rijksoverheid.nl](#)

Coalitieakkoord Elke Limburger telt, 2023-2027, 2023.

De toekomst van het Europese concurrentievermogen – een strategie voor het concurrentievermogen van Europa' aan de voorzitter van de Europese Commissie, 2024.

De prijs van een vliegreis, CE Delft, 2019.

De prijs van een reis, CE Delft, editie 2022

De reiziger centraal, De reiziger kiest de weg van de minste weerstand, Mark van Hagen en Maarten Exel, Spoorbeeld, 2012.

EEA Report No 19/2020 Transport and environment report 2020 - Train or plane?, EEA, 2020.

[European Passengers' Federation – EPF's view on Journey Continuation by rail \(AJC\)](#)

Eurostar Sun, 2025, [Eurostar stopt met directe zomertrein naar Marseille](#)

[Als beste uit de bus? | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#), KiM, 2025.

Feestelijke opening nieuwe UK-terminal Amsterdam Centraal, NS, 2025.

Fifth Integrated Progress Report 2025, Platform for International Rail Passenger Transport
26-5-2025

Flying cheap, paying dear: how airlines undercut rail and fuel the climate crisis
ticket prices of planes vs trains- a europe-wide analysis, Greenpeace, augustus 2025.

[GaWC-lijst 2024 voor Nederland | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

Gevolgen recht op toegang Onderzoek naar de gevolgen van recht op toegang tot het binnenlands personenvervoer per spoor, AT Osborne, 2019.

Hoop, lef en trots. Hoofdlijnenakkoord 2024-2028, 2024.

Impactanalyse MMTIS, TG, Decisio en Sweco, 2025.

Jaarverslag NS 2024, Internationale treinverbindingen.

[Kom ik in aanmerking voor HOTNAT? - Railteam](#)

Marktverkenning internationale verbindingen in open toegang, Berenschot, 2021.

[Meldingen overlast door vliegverkeer | Veilig en gezond leven - Geluid | Staat van](#)

Misvattingen over reistijd en prijs internationale treindiensten, Milieu Centraal, 7 november 2023.

Mogelijkheden voor vergroening van recreatief reisgedrag Het perspectief van de reiziger, de aanbieder en de overheid - Achtergrondrapport, KiM, 2025.

More rolling stock needed to support passenger market growth, say European associations, Railway Gazette International, 3 Feb. 2023.

[Multimodal Digital Mobility Service - april 2025 - - Eurobarometer survey](#)

<https://www.nbtc.nl/nl/site/actueel/nieuw-onderzoek-naar-treinreizen>.

Notitie beleidskader netwerkkwaliteit, 2022.

Onderzoek naar Internationale Treinreizen, Rover, 2023.

Omgevingsvisie 2050 Amsterdam, gemeente Amsterdam, 8 juli 2021.

Ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur, 2025

[Passagiersrechten voor treinreizigers | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\), ILT.](#)

Persbericht Eurostar 10 juni 2025.

Personenvervoer op de lijn Weert-Hamont, REBEL, 14 juni 2023.

[Perspectief 2030 - landelijke visie op bestemming Nederland - NBTC en Internationale treinreizen naar Nederland_juni 2025.pdf](#)

Political Guidelines I Ursula von der Leyen, 2024.

Position paper Rover t.b.v. rondetafelgesprek Tweede Kamer internationaal spoorvervoer, 5 juni 2025.

Potentie internationale nachttreinen. Drempels en beleidsinstrumenten. Haskoning, juni 2025.

Publicatie Anders Treinen, Anders Reizen.

ProRail website: prorail.nl.

Prioritising fast and high-quality passenger train connections in Europe, oktober 2024.

Railtech, 'France 'to order 180 new night trains', but sleeper expansion plans remain unclear, 30 januari 2025: [France 'to order 180 new night trains', but sleeper expansion plans remain unclear](#)

Rapportage Internationaal Reizigersvervoer, ProRail, 2024 en bijbehorende brief.

<https://www.railwaypro.com/wp/eu-survey-rail-bookings-are-improving/>

Reactie op initiatiefnota 'Alle seinen op groen', 2024.

Regeerprogramma. Uitwerking van het hoofdlijnenakkoord door het kabinet, 2024.

RIVM, Geluid en luchtkwaliteit rondom luchthavens, 2023.

Rondetafelgesprek: Internationaal spoorvervoer 5 juni 2025.

<https://www.rover.nl/images/PDFs/Onderzoek%20Internationaal%20reizen.pdf>

Stevige groei internationaal treinverkeer – NS International verkoopt 10 procent meer, Treinreiziger.nl, 6 maart 2025.
<https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2023/09/29/te-volgen-procedures-bij-nieuwe-treindiensten-in-open-toegang/te-volgen-procedures-bij-nieuwe-treindiensten-in-open-toegang.pdf>

Substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor in 2030 en 2040, KiM, 2023.

<https://www.tudelft.nl/io/onderzoek/research-labs/expertisecentrum-ov-betalen-xcept/projecten/grensoverschrijdende-railticketing>.

https://uic.org/IMG/pdf/20220728_-_uic_and_mckinsey_bossting_passenger_preference_for_rail_final_online.pdf

Verenigd Koninkrijk renationaliseert eerste passagiersvervoerder in het kader van de spoorweghervormingen van Labour, Railtech.be, 26 mei 2025: [Verenigd Koninkrijk renationaliseert eerste passagiersvervoerder in het kader van de spoorweghervormingen van Labour - RailTech.be](#)

Verkennde studie Roosendaal-Antwerpen, AT Osborne, 2024.

Verslag EU Transportraad d.d. 18 juni 2024, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Situatieschets Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040, p.5: [bijlage-2-situatieschets-herijking-tbov.pdf](#)

Toegankelijkheid, Rover: [Toegankelijkheid - Rover](#)

[Toekomst openbaar vervoer 2040 | Openbaar vervoer \(ov\) | Rijksoverheid.nl](#)

Treintickets gemiddeld twee keer zo duur als vliegen, Greenpeace, 2023.

Verslag van een schriftelijk overleg, Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie, 2024.

Verzet de wissel, Raad voor de Leefomgeving, 2020.

Voorstel marktordening internationale verbindingen per 2025, 2022.

Vraag naar internationale zakelijke treinreizen groeit sneller dan het aanbod, Anders Reizen, 2023.

[Vliegen of ander vakantievervoer? | Milieu Centraal](#), Milieu Centraal.

Werkprogramma Internationaal Spoor, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2022.

Witlox, F., Zwanikken, T., Jehee, L., Donners, B., & Veeneman, W. (2022). Changing tracks: identifying and tackling bottlenecks in European rail passenger transport. European Transport Research Review, 14(1), [7].

Bijlage B Samenvatting beleidscontext

Beleidscontext Nederland

Regeerprogramma

De coalitiepartijen uit het inmiddels demissionaire kabinet Schoof hebben in het Hoofdlijnenakkoord uit mei 2024 aangegeven dat zij het internationaal spoorvervoer wil bevorderen door barrières voor nieuwe toetreders weg te nemen. Ook heeft zij aangekondigd dat er een voorstel komt voor grensoverschrijdend spoorvervoer inclusief de aansluiting van vijf treinstations op internationale HSL-lijnen. Daarbij zijn de treinstations Hengelo, Venlo, Heerlen, Groningen en Zwolle als voorbeeld genoemd.¹⁷²

Het demissionaire kabinet Schoof heeft het hoofdlijnenakkoord uitgewerkt in een regeerprogramma, dat in september 2024 is gepresenteerd. Daarin staat dat het kabinet streeft naar toekomstbestendig, betrouwbaar, veilig, betaalbaar, en toegankelijk openbaar vervoer. Voor internationaal spoor zijn in het akkoord de volgende punten opgenomen:

- Het kabinet komt met een voorstel voor grensoverschrijdend spoorvervoer, inclusief de aansluiting van vijf treinstations op stations van de hogesnelheidslijnen net over de grens.
- Het streven van het kabinet is om in 2026 een besluit te nemen over de principes van marktordening op het spoor na 2033; dan loopt de concessie voor het Hoofdrailnet (HRN) af.
- ERTMS (digitale treinbeveiliging en bediening) wordt stapsgewijs geïntroduceerd om de bestaande, verouderde treinbeveiliging te vervangen en de spoorsector klaar te maken voor de toekomst. De implementatie van ERTMS is de eerste noodzakelijke stap voor de digitalisering van het unieke Nederlandse Spoorsysteem.
- Het Kabinet geeft veiligheid van het openbaar vervoer en stations voor zowel reiziger als mensen die er werken prioriteit.
- Het kabinet investeert in het spoor met veel aandacht voor instandhouding maar ook uitbreiding. Dit doet zij oom het spoor betrouwbaar, veilig en toekomstbestendig te houden.¹⁷³

Kabinetstandpunt Mobiliteitsvisie 2050

Het Kabinetstandpunt Mobiliteitsvisie 2050 schetst de strategische koers voor het Nederlandse mobiliteitsbeleid richting 2050 en vormt het overkoepelende kader waarbinnen ook het beleid voor internationaal spoorvervoer wordt ontwikkeld. De visie is opgebouwd rond vier hoofdlijnen: 1) het nastreven van integrale bereikbaarheidsdoelen, 2) het inzetten van de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd, 3) het realiseren van een duurzaam, veilig en gezond mobiliteitssysteem, en 4) een gebiedsgerichte uitwerking van deze principes. De Mobiliteitsvisie 2050 verbindt en benut deelvisies op onder meer openbaar vervoer, goederenvervoer en internationale mobiliteit, en benadrukt het belang van samenhang tussen mobiliteit en vitale maatschappelijke functies zoals werk, zorg en onderwijs.

De mobiliteitsvisie onderstreept het belang van grensoverschrijdende verbindingen en duurzame alternatieven voor auto en vliegtuig, passend binnen de Europese doelstellingen voor klimaatneutraliteit en de Green Deal. Specifiek wordt ingezet op het bevorderen van internationaal personenvervoer per spoor als onderdeel van een toekomstbestendig, geïntegreerd en duurzaam mobiliteitssysteem. Dit betekent

¹⁷² Hoop, lef en trots. Hoofdlijnenakkoord 2024-2028, 2024, p. 10.

¹⁷³ Regeerprogramma. Uitwerking van het hoofdlijnenakkoord door het kabinet, 2024, p. 43.

onder andere het versterken van internationale treinverbindingen, het verbeteren van de aansluiting op Europese netwerken en het stimuleren van innovaties in ticketing en reisgemak.

De Mobiliteitsvisie 2050 biedt daarmee het beleidsmatige fundament voor de visie op internationaal spoorvervoer: het kabinet ziet internationaal spoor als een essentiële schakel in het mobiliteitssysteem van de toekomst, noodzakelijk voor bereikbaarheid, duurzaamheid en internationale concurrentiekracht. Beleidsmaatregelen en investeringen in het internationaal spoorvervoer worden dan ook getoetst aan deze integrale en lange termijnambities.

OV Contouren Toekomstbeeld OV 2040

In februari 2019 zijn de Contouren Toekomstbeeld OV 2040 vastgesteld.¹⁷⁴

Internationaal spoorvervoer neemt een duidelijke plaats in binnen het Toekomstbeeld OV 2040 (hierna TBOV). TBOV richt zich op het verbeteren van grensoverschrijdende verbindingen en het aantrekkelijker maken van de trein als alternatief voor auto en vliegtuig, vooral voor reizen tot circa zes uur reistijd. In het Toekomstbeeld richt de strategie voor internationaal OV zich op twee niveaus:

- Het verbeteren van verbindingen in de grensregio's, onder meer door Nederlandse IC-netwerken te koppelen aan IC-stations over de grens en aansluiting te zoeken op het Europese HSL-netwerk.
- Snel en duurzaam verbinden van Nederland met de belangrijkste economische kerngebieden van omliggende landen (Duitsland, België, Frankrijk, Engeland) via hoogwaardige, gebundelde spoorcorridors.

Daarnaast wordt in het toekomstbeeld ingezet op een betere aansluiting op het Europees HSL-netwerk, onder andere door versterking van de HSL-Zuid en ontwikkeling van een oostelijke corridor via Utrecht–Arnhem richting Düsseldorf. Ook wordt onderzocht of binnenlandse intercitylijnen (zoals Den Haag–Eindhoven of Randstad–Groningen) deels kunnen worden doorgetrokken naar het buitenland om zo de grensoverschrijdende bereikbaarheid te verbeteren.

In het Toekomstbeeld wordt benoemd dat de trein een aantrekkelijk alternatief moet bieden voor de auto en het vliegtuig op bestemmingen tot circa 6 uur reistijd. Dit vraagt om snelle, frequente en betrouwbare verbindingen met Europese metropolen. Ook wordt ingezet op samenwerking met buurlanden. Zo moet de ontwikkeling en het tempo van grensoverschrijdende verbindingen in nauwe samenwerking met de omliggende landen worden uitgewerkt. Hierbij moeten zowel nationale als regionale overheden, ProRail en vervoerders betrokken zijn. Tot slot wordt in het toekomstbeeld ingegaan op specifieke corridors. Voor Zuid-Nederland wordt bijvoorbeeld de internationale bereikbaarheid versterkt via knooppunten als Breda, Eindhoven en Maastricht/Heerlen, met betere aansluiting op HSL-knooppunten in Duitsland en België. Voor een directe verbinding vanuit de Zuidelijke Randstad via Eindhoven naar Duitsland is verdere uitwerking nodig.

Situatieschets Toekomstbeeld OV

In 2024 heeft IenW samen met regionale overheden, vervoerders en ProRail de huidige uitdagingen in het OV in beeld gebracht en welke betekenis deze hebben voor de toekomst. Dit heeft geresulteerd in de Situatieschets Toekomstbeeld OV.¹⁷⁵ Sinds publicatie van het Toekomstbeeld OV met daarin de ambitie voor het jaar 2040, zijn immers de omstandigheden en daarmee de uitgangspositie van het openbaar vervoer veranderd. Zo is o.a. het gebruik van het openbaar vervoer sinds de coronapandemie fundamenteel veranderd dan eerder gedacht. Wel lijkt landelijk gezien het internationale treinverkeer minder te maken te hebben met de

¹⁷⁴ [Toekomst openbaar vervoer 2040 | Openbaar vervoer \(ov\) | Rijksoverheid.nl](#)

¹⁷⁵ Situatieschets Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040, p.5: [bijlage-2-situatieschets-herijking-tbov.pdf](#)

structurele gedragsverandering als gevolg van corona. Ter illustratie, NS International verkocht in 2023 circa 19% meer tickets dan in 2022.¹⁷⁶

Besluit marktordening

In 2022 is het besluit¹⁷⁷ genomen om de internationale treinverbindingen in open toegang te laten met uitzondering van de IC Brussel en het kortgrensoverschrijdend vervoer. De achterliggende gedachte hierbij was om vervoerders ruimte te bieden om met initiatieven te komen om nieuwe internationale verbindingen te realiseren en bestaande verbindingen te verbeteren. Bij dit besluit werd aangesloten bij de beweging vanuit Europa, onder meer in het kader van het 4^e spoorwegpakket, om meer verbindingen in open toegang aan te bieden. In hoofdstuk 5 wordt hier nader op ingegaan.

Programma European Traffic Management System (ERTMS)

Het Nederlandse ERTMS-programma is gericht op de grootschalige vervanging van het huidige analoge beveiligingssysteem door een digitaal, Europees gestandaardiseerd systeem. Dit verhoogt de veiligheid, betrouwbaarheid en capaciteit van het spoor en maakt grensoverschrijdend treinverkeer eenvoudiger en efficiënter. De implementatie verloopt in verschillende tranches, waarbij de eerste tranche tot 2031 loopt en gericht is de aanleg van ERTMS op de Noordelijke lijnen, de Zeeuwse lijn en het traject Kijfhoek – Belgische grens. ERTMS is essentieel voor het internationale spoorvervoer, omdat het aansluit op de Europese standaard en daarmee grensoverschrijdende treindiensten eenvoudiger, veiliger en aantrekkelijker maakt voor vervoerders.

Decentraal beleid

Diverse provincies hebben het belang van de internationale treinverbindingen expliciet opgenomen in hun bestuursakkoorden. Zo geeft de provincie Limburg in het coalitieakkoord voor de periode 2023-2027 aan dat er gelobbyd blijft worden voor de internationale treinverbindingen Drielandentrein Maastricht/Heerlen-Luik-Aken, de intercity Eindhoven-Venlo-Düsseldorf, Weert-Hamont-Antwerpen en het doortrekken van de intercity Eindhoven-Heerlen naar Aken.¹⁷⁸ De Provincie Brabant zet in het Bestuursakkoord voor 2023-2027 in op het verbeteren van de internationale treinverbindingen. Vanwege de ligging en internationale concurrerende economie van Brabant zijn betere treinverbindingen met Duitsland en België nodig. De provincie wil er bij het Rijk, NS en ProRail op aandringen om de internationale treinverbindingen te verbeteren. Daarmee moet ook een goed alternatief worden geboden voor het vliegverkeer.¹⁷⁹ Ook gemeenten hebben het belang van internationale treinverbindingen opgenomen. Ter illustratie, de gemeente Amsterdam heeft in de Omgevingsvisie 2050 opgenomen dat zij wil dat vluchten over kortere afstand vervangen worden door internationale treinen en dat de NS-stations Schiphol en Amsterdam Zuid - om dat mogelijk te maken - internationale treinstations worden, waarvandaan treinen naar België, Engeland en Frankrijk vertrekken en via het oosten van Nederland naar Duitsland en verder.¹⁸⁰

Beleidscontext Europa

Internationaal spoorvervoer staat ook hoog op de beleidsagenda van zowel de Europese Commissie als de lidstaten, bijvoorbeeld bij onze buurlanden België en Duitsland. In deze paragraaf wordt kort de beleidscontext voor internationaal spoorvervoer geschetst vanuit het Europese, Belgische en Duitse perspectief, met

¹⁷⁶ Situatieschets Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040, p. 12, [bijlage-2-situatieschets-herijking-tbov.pdf](#)

¹⁷⁷ Voorstel marktordening internationale verbindingen per 2025, 2022, p.1-2. : [Spoor: vervoer- en beheerplan | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#)

¹⁷⁸ Coalitieakkoord Elke Limburger telt, 2023-2027, 2023, p. 88.

¹⁷⁹ Bestuursakkoord 2023-2027 Samen maken we Brabant! 2023, p. 23

¹⁸⁰ Omgevingsvisie 2050 Amsterdam, gemeente Amsterdam, 8 juli 2021, p. 71.

aandacht voor de belangrijkste beleidskaders, initiatieven en uitdagingen die de verdere ontwikkeling van grensoverschrijdende treinverbindingen mede bepalen.

Europa

De Europese Unie streeft naar één geïntegreerde Europese spoorwegruiimte waarin grensoverschrijdend treinverkeer soepel, veilig en concurrerend kan plaatsvinden. Dit vereist niet alleen geharmoniseerde technische en administratieve regels, maar ook samenwerking op het gebied van infrastructuur en markttoegang. Binnen Europa en de ons omringende landen bestaat de ambitie om internationaal spoorwegvervoer te positioneren als een aantrekkelijk en duurzaam alternatief.¹⁸¹

Europa heeft de laatste jaren diverse beleidsinstrumenten en regelgeving ontwikkeld om grensoverschrijdend reizigers- en goederenvervoer per spoor te stimuleren, interoperabiliteit te bevorderen en knelpunten weg te nemen. Nederland volgt deze ontwikkelingen op de voet en zet in op proactieve beïnvloeding van de Europese agenda en toekomstige voorstellen. Dit gebeurt bijvoorbeeld via bijdragen aan Europese consultaties en Europese impact assessments, de EU Transportraad, het IRP, en in bilaterale gesprekken met de Europese Commissie. Na publicatie van een voorstel van de Europese Commissie wordt via een BNC-fiche een kabinetsstandpunt ingenomen. Er volgen onderhandelingen tussen de Raad van Ministers, het Europees Parlement en de Europese Commissie tot een definitief akkoord wordt bereikt en de implementatiefase van start gaat.

Hieronder volgt een overzicht van de belangrijkste actuele kaders.

1. Sustainable and Smart Mobility Strategy

De Europese Commissie presenteerde in december 2020 de *Sustainable and Smart Mobility Strategy* met 82 concrete acties voor een groene, digitale en veerkrachtige vervoerssector. Belangrijke mijlpalen bestrijken onder meer:

- Verdubbeling van hogesnelheidstreinverkeer tegen 2030 en verdrievoudiging tegen 2050.
- Naadloze multimodale deur-tot-deurreizen met elektronische ticketing en interoperabele reisinformatie.
- 90% reductie van transportemissies tegen 2050 in lijn met de Green Deal.

2. Action Plan to Boost Long-Distance and Cross-Border Rail

In december 2021 publiceerde de Europese Commissie een *Action Plan* dat specifiek barrières aanpakt voor langafstand- en grensoverschrijdend passagiersvervoer:

- Wegnemen van nationale technische en operationele regels die innovatie en interoperabiliteit belemmeren.
- Versnelling van digitalisering, waaronder uniforme digitale ticketing en realtime reisinformatie.
- Modernisering van infrastructuur en hervorming van capaciteitstoewijzing via Europees geharmoniseerde kaders en digitalisering en automatisering van capaciteitsbeheer.

3. Europese verordening voor capaciteitsbeheer

De Europese Commissie heeft op 11 juli 2023 een voorstel gepubliceerd voor een nieuwe verordening over het gebruik van spoorweginfrastructuur capaciteit in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruiimte.¹⁸²

- De Commissie zet in op geharmoniseerde processen over capaciteitsverdeling- en verkeersleiding;
- Verbeterde afstemming tussen spoorinfrastructuurbeheerders;
- Meer digitalisering en automatisering van capaciteitsmanagement;
- Dit maakt een betere benutting van de beschikbare capaciteit op het Europees spoorwegnetwerk mogelijk.

¹⁸¹ Kabinetsreactie nota Alle Seinen op Groen, 2024.

¹⁸² [EUR-Lex - 52023PC0443 - EN - EUR-Lex](#).

4. MDMS, Single Digital Booking and Ticketing Regulation (SDBTR) en aanpassing Passagiersrechtenverordening spoor

De Europese Commissie werkt aan wetsvoorstellen die er voor zorgen dat reizigers met één klik een grensoverschrijdend treinkaartje kunnen boeken en zich verzekeren van volledige passagiersrechten voor het gehele traject. Deze wetsvoorstellen, voorzien eind 2025, beogen:

- Open toegang voor alle vervoerders tot digitale boekingsplatformen.
- FRAND-principes (fair, reasonable and non-discriminatory) voor data-uitwisseling tussen aanbieders.
- Nederland heeft inbreng geleverd aan de Europese impact assessment en daarin het belang benadrukt van Europese standaards voor data uitwisseling, de toepassing van FRAND (fair, reasonable and non-discriminatory) principes via MaaS waardige vervoersconcessie eisen, en de geleerde lessen vanuit het IRP nogmaals naar voren gebracht.¹⁸³

Een belangrijk aandachtspunt betreft het verbeteren van het digitale boekingssysteem voor internationale reizen en regelgeving ten aanzien van ticketing. In juli 2024 gaf voorzitter Ursula von der Leyen het volgende aan in de Political Guidelines voor de Europese Commissie:

*"People should be able to use open booking systems to purchase trans-European journeys with several providers, without losing their right to reimbursement or compensatory travel. To this end we will propose a Single Digital Booking and Ticketing Regulation, to ensure that Europeans can buy one single ticket on one single platform and get passengers' rights for their whole trip."*¹⁸⁴

5. Trans-European Transport Network (TEN-T) en Connecting Europe Facility (CEF)

TEN-T: Het kernnetwerk van TEN-T omvat negen corridors en streeft voltooiing van cruciale grensoverschrijdende spoorlijnen in 2030 na, met prioriteit voor ERTMS-uitrol en infrastructuurcapaciteitsuitbreiding.

CEF 2021–2027: De Connecting Europe Facility stelt €25,81 miljard beschikbaar voor transportinfrastructuur (inclusief €11,29 miljard voor cohesion-landen), waarvan circa twee derde bestemd is voor spoorprojecten. Een aparte CEF-pot van €1,69 miljard ondersteunt dual-use (militair en civiel) spoorinfrastructuur.

6. High Speed Rail master plan

De Europese Commissie werkt aan een voorstel voor een high speed rail master plan. Publicatie wordt verwacht in het derde kwartaal van 2025. In de afgelopen 30 jaar heeft de Commissie vooral aanleg van veelal binnenlandse hogesnelheidsinfrastructuur gestimuleerd, bv. in Spanje, Frankrijk en Italië. Internationale verbindingen voor hogesnelheidstreinen zijn schaarser in Europa. Nederland heeft inbreng geleverd aan de Europese publieke consultatie¹⁸⁵ en aangegeven dat naast de ontwikkeling van hogesnelheidsinfrastructuur het ook belangrijk is om op Europees niveau de ontwikkeling van nieuwe treindiensten te bevorderen, inclusief de samenwerking met lidstaten en infrastructuurbeheerders.

7. Militaire Mobiliteit

Onder het *Action Plan on Military Mobility* (2018, geüpdatet 2022–2026) streeft de EU naar o.a. :

- Harmonisatie van douane-, btw-formaliteiten en grensprotocollen voor militair vervoer.
- Aansturing via dual-use regelgeving in TEN-T en vereenvoudigde autorisatie van personeelsrijtuigen door ERA.
- Toekenning van €1,69 mrd CEF-budget voor dual-use spoorprojecten.

¹⁸³ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2025/07/04/bijlage-5-technisch-non-paper-mdms-sdbtr>

¹⁸⁴ Political Guidelines I Ursula von der Leyen, p.9, 2024.

¹⁸⁵ [Bijlage 4 Letter NL EC public consultation rail high speed | Brief | Rijksoverheid.nl](#)

De EC werkt nu aan een Military Mobility Package, inclusief een wetgevend voorstel, om tegemoet te komen aan de vraag naar militaire mobiliteit, met name in crisis situaties. De voorstellen worden eind 2025 verwacht.

Concurrentievermogen EU

Recent is er vanuit Europa veel aandacht voor de rol van spoor in het concurrentievermogen van de Europese Unie. Zo presenteerde Mario Draghi in september 2024 het rapport 'De toekomst van het Europese concurrentievermogen – een strategie voor het concurrentievermogen van Europa' aan de voorzitter van de Europese Commissie. Het rapport beschrijft de uitdagingen waar industrie en bedrijven tegenaan lopen in de Europese interne markt. Het rapport wijst op het belang en het potentieel van het spoor. Spoorwegverbindingen zijn belangrijke motoren voor brede welvaart en economische ontwikkeling. Daarnaast heeft de spoorwegsector het potentieel om de dubbele transitie te simuleren, het industriële concurrentievermogen van Europa te versterken en de connectiviteit te verbeteren. De Commissie werkt daarom onder meer aan een High Speed Rail plan voor Europa, met als doel investeringen in (grensoverschrijdende) infrastructuur daadwerkelijk te verzilveren op grensoverschrijdend dienstverleningsniveau. Dit high speed plan, dat wordt verwacht in de tweede helft van 2025, kan Nederland helpen om op Europese schaal te werken aan een netwerk van hogesnelheidsverbindingen waarbij aansluitingen op HSL-knopen/ -treinstations centraal staan.

Deze beleidskaders vormen samen een geïntegreerd raamwerk om grensoverschrijdend spoorvervoer efficiënter, duurzamer en gebruiksvriendelijker te maken. De nadruk ligt op digitalisering, marktopening, infrastructuurinvesteringen en interoperabiliteit, waardoor de EU streeft naar een toekomst waarin internationaal treinreizen een volwaardig alternatief is voor andere modaliteiten

Platform on International Rail Passenger Transport (IRP)

Opggericht in juni 2020 door EU-transportministers, brengt het IRP lidstaten, de EC, ERA, OTIF, EU RAIL en sectorpartijen samen om:

- Klantbeleving en digitalisering te verbeteren (ticketing, reisinformatie).
- Europese corridors en nachttreinen te definiëren en optimaliseren.
- Knelpunten in infrastructuur en regelgeving aan te pakken ten behoeve van de Green Deal.
- Het IRP heeft een sterk agenderende functie.

Fifth Integrated Progress Report 2025 – Platform for International Rail Passenger Transport¹⁸⁶

Het Fifth Integrated Progress Report 2025 van het Ministerieel Platform voor Internationaal Spoorvervoer (IRP) beschrijft de voortgang die in 2024-2025 is geboekt op basis van de gezamenlijke ministeriële verklaring van de EU-lidstaten, Zwitserland en Noorwegen. Sinds de oprichting van het IRP in 2020 is er op diverse fronten vooruitgang geboekt in het verbeteren van het internationale reizigersvervoer per spoor.

Kernpunten uit het rapport:

- Markontwikkeling: Het rapport laat zien dat het aantal internationale treinverbindingen verder is toegenomen. Er is sprake van positieve markontwikkelingen, met een groeiend aanbod aan grensoverschrijdende diensten en een duidelijke behoefte aan hoogwaardige verbindingen.
- Klantbeleving en digitalisering: Er is vooruitgang geboekt op het gebied van ticketdistributie en digitale dienstverlening. De toegankelijkheid van internationale tickets is verbeterd, maar verdere harmonisatie en integratie van systemen blijven noodzakelijk.
- Kritische randvoorwaarden: De IRP-partners hebben gewerkt aan netwerk- en technische interoperabiliteit, governance en capaciteitsverdeling, beschikbaarheid van materieel, uitbreiding van het hogesnelheidsnetwerk, stimulering van nachttreinen, verbetering van het regelgevend kader en het versterken van intermodale connectiviteit.

¹⁸⁶ Fifth Integrated Progress Report 2025, Platform for International Rail Passenger Transport 26-5-2025.

- Monitoring: Voor het tweede jaar op rij namen alle IRP-landen deel aan de monitoring van de internationale spoormarkt. Deze monitoring bevestigt de positieve trend en biedt inzicht in knelpunten en kansen voor verdere groei.
- Toekomst van het platform: Het IRP blijft zich richten op het faciliteren van overleg, het monitoren van marktontwikkelingen en het doen van aanbevelingen voor beleidsmaatregelen die de internationale spoorsector versterken.

Het rapport concludeert dat er duidelijke vooruitgang is in het realiseren van betere internationale spoorverbindingen voor reizigers in Europa. Verdere stappen zijn nodig op het gebied van samenwerking, digitalisering en investeringen om de ambities voor internationaal spoorvervoer waar te maken.

Bijlage C Overzicht internationale verbindingen, huidige dienstregeling (2025)

Verbinding	Frequentie	Exploitant	Marktordening in Nederland	Type verbinding
Amsterdam – Brussel/Parijs	19x per dag	NS/Eurostar	Open Toegang	Hogesnelheid
Amsterdam – Londen	3x per dag	NS/Eurostar	Open Toegang	Hogesnelheid
Amsterdam – Frankfurt/München	7x per dag tot Frankfurt, vanaf Frankfurt 1x per dag door naar München)	NS/DB	Open Toegang	Hogesnelheid
Amsterdam – Brussel	16x per dag	NS/NMBS	HRN-Concessie	Semi-hogesnelheid
Rotterdam – Brussel	16x per dag	NS/NMBS	HRN-Concessie	Semi-hogesnelheid
Amsterdam – Berlijn	7x per dag (waarvan 1x per dag tot Hannover)	NS/DB	Open Toegang	Semi-hogesnelheid
Roosendaal – Antwerpen	16x per dag	NS/NMBS	HRN-Concessie	Regionaal
Arnhem – Düsseldorf	1x per uur	VIAS Rail	Regionale Concessie	Regionaal
Groningen – Leer	1x per uur (na oplevering Friesenbrücke)	Arriva	Regionale Concessie	Regionaal
Aken – Maastricht-Luik (Drielandentrein)	14x per dag	Arriva, NS en NMBS	Regionale Concessie en HRN-concessie	Regionaal
Enschede – Münster	1x per uur	DB Regio	Regionale Concessie	Regionaal
Enschede – Dortmund	1x per uur	DB Regio	Regionale Concessie	Regionaal
Hengelo – Bielefeld	1x per uur	Eurobahn	Regionale Concessie	Regionaal
Venlo – Hamm	16x per dag tot Düsseldorf	Eurobahn	Regionale Concessie	Regionaal
Amsterdam – Innsbruck/Wenen	1x per nacht	ÖBB Nightjet	Open Toegang	Nachttrein
Amsterdam – Zürich	1x per nacht	ÖBB Nightjet	Open Toegang	Nachttrein
Brussel - Amsterdam – Berlijn/Dresden/ Praag	3x per week	European Sleeper	Open Toegang	Nachttrein

Bijlage D Onderzoeken naar ervaringen reizigers

De afgelopen jaren is zowel in Nederland als internationaal veel onderzoek uitgevoerd naar de ervaring van internationale treinreizigers. Deze onderzoeken variëren van grootschalige kwantitatieve studies door nationale toerismebureaus en Europese instellingen tot innovatieve kwalitatieve benaderingen die diepere inzichten bieden in passagierservaringen. De bevindingen wijzen consistent op belangrijke uitdagingen rond reistijd, kosten, comfort en toegankelijkheid, terwijl ze ook een groeiende bereidheid tonen van reizigers om over te stappen naar duurzamere treinreizen.

De belangrijkste uitkomsten zijn hieronder samengevat.

NBTC Onderzoek naar Internationale Treinreizen (2024-2025)

Het Nederlands Bureau voor Toerisme & Congressen (NBTC) heeft samen met internationale partners een uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar wat internationale verblijfsbezoekers stimuleert of belemmert om per trein naar Nederland te reizen¹⁸⁷. Het onderzoek dat zicht richtte op reizigers uit Duitsland, België, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk, laat zien dat hier veel potentie voor is, maar dat er ook drempels zijn. Door betere communicatie, meer directe verbindingen en aantrekkelijkere prijzen kan het internationale treinvervoer naar Nederland groeien en bijdragen aan duurzaam toerisme

De belangrijkste bevindingen van dit onderzoek zijn dat:

- De trein is populair bij Franse bezoekers, het vliegtuig bij Britten, en de auto bij Duitsers en Belgen.
- Belangrijkste redenen om de trein te kiezen zijn veiligheid, prijs, comfort, eenvoudig boeken en korte reistijd.
- Drempels zijn vooral hoge ticketprijzen, lange reistijd, weinig directe verbindingen en onbekendheid met het aanbod.
- 80% van de treinreizigers is positief en zou opnieuw voor de trein kiezen.
- Kansen liggen in het vergroten van bekendheid, benutten van positieve ervaringen, verlagen van prijs/reistijd en het combineren van duurzaamheid met andere voordelen.

Rover Onderzoek naar Internationale Treinreizen (2023)

Rover heeft in het najaar van 2023 een enquête uitgevoerd onder alle deelnemers binnen hun reizigerspanel over hoe zij internationale treinreizen in 2023 hebben ervaren¹⁸⁸. Het onderzoek identificeerde vertragingen en rituitval als één van de grootste uitdagingen bij internationaal reizen per trein. Vertraging en rituitval werd voornamelijk gemeld door deelnemers die via Duitsland hadden gereisd, waarbij uit cijfers van Deutsche Bahn bleek dat in 2023 één op de drie langeafstandstreinen vertraging opliep.

¹⁸⁷ <https://www.nbtc.nl/nl/site/actueel/nieuw-onderzoek-naar-treinreizen>.

¹⁸⁸ <https://www.rover.nl/images/PDFs/Onderzoek%20Internationaal%20reizen.pdf>

TU Delft Veldstudie naar Grensoverschrijdende Railticketing (2016)

De Technische Universiteit Delft heeft een veldstudie uitgevoerd naar OV-betalen voor treinreizigers die Nederland binnenkomen of verlaten¹⁸⁹. De veldstudie heeft de volgende inzichten opgeleverd:

- Reizigers hebben een beperkt overzicht en begrip van de beschikbaar ticketopties, door het uitgebreide assortiment, ticketverkoopkanalen, onduidelijke terminologie en gebrek aan prijstransparantie. Dit kan reizigers verward en onzeker maken;
- Gesloten betaalgrenzen (poorten) kunnen een fysieke barrière vormen wanneer reizigers het station binnenkomen, maar vooral ook wanneer ze het weer moeten verlaten;
- Servicepersoneel is vaak niet in staat om reizigers met problemen te hebben door een gebrek aan kennis dan wel middelen;
- Vertragingen en uitval hebben een grote invloed op hoe de reis ervaren wordt, vooral vertragingen in een reis waarin voor een gedeelte van het traject stoelen zijn gereserveerd.

Wanneer gekeken wordt naar de problemen die internationale treinreizigers tegen kunnen komen in de context van het Nederlandse OV-betaalsysteem lijkt de eenvoudigste en grootste verbetering volgens de onderzoekers te liggen op het vlak van communicatie. Dit vergroot de transparantie van het systeem en daarmee het begrip en het vertrouwen van de reiziger gedurende alle fasen van de klantreis.

Onderzoek naar Knelpunten in Europees Internationaal Treinvervoer (2022)¹⁹⁰

Het onderzoek van Witlox et al. (2022) werpt een kritische blik op de paradox van het Europese internationale treinvervoer: ondanks uitgebreide investeringen in spoorweginfrastructuur blijft het marktaandeel van internationale treinen beperkt tot slechts 7,8% van alle grensoverschrijdende reizen. Deze bevinding roept de vraag op waarom reizigers nog steeds massaal kiezen voor de auto, bus of het vliegtuig, terwijl Europa beschikt over een van de meest uitgebreide spoorwegnetwerken ter wereld.

Vanuit het perspectief van de reiziger identificeerden de onderzoekers vier hoofdproblemen die de aantrekkelijkheid van internationale treinreizen ondermijnen:

1. Het eerste knelpunt betreft de reistijd en het gebrek aan snelle verbindingen. Treinen kunnen vaak niet hun maximale snelheid benutten omdat de spoorwegnetwerken historisch zijn ontwikkeld vanuit nationale belangen, niet met het oog op internationale reizigers. Extra stops die nuttig zijn voor nationale reizigers vertragen internationale verbindingen onnodig, waardoor de trein zijn competitieve voordeel verliest ten opzichte van andere vervoerswijzen.
2. Het tweede probleem ligt in de perceptie van hoge reiskosten. Hoewel treinen in werkelijkheid vaak niet duurder zijn dan vliegtuigen, ervaren reizigers de trein als een dure optie. Dit komt doordat reizigers niet alle bijkomende kosten van vliegen meenemen in hun vergelijking, zoals parkeerkosten en transfers naar luchthavens. Bovendien maakt de variabiliteit in traintarieven een directe prijsvergelijking complex.
3. Het derde knelpunt betreft het reiscomfort, specifiek het gebrek aan directe verbindingen. Overstappen vormt een significante bron van stress en

¹⁸⁹ <https://www.tudelft.nl/io/onderzoek/research-labs/expertisecentrum-ov-betalen-xcept/projecten/grensoverschrijdende-railticketing>.

¹⁹⁰ Witlox, F., Zwanikken, T., Jehee, L., Donners, B., & Veeneman, W. (2022). Changing tracks: identifying and tackling bottlenecks in European rail passenger transport. *European Transport Research Review*, 14(1), [7].

onzekerheid oor internationale reizigers. De onzekerheid over aansluitingen, extra wachttijden en onduidelijke passagiersrechten bij gemiste verbindingen maken de treinreis minder aantrekkelijk dan alternatieven die directe verbindingen bieden.

4. Het vierde en mogelijk meest frustrerende probleem is de complexiteit van het boekingssysteem. In tegenstelling tot andere vervoerswijzen, waar booking relatief eenvoudig is, worstelen reizigers met moeilijk vindbare internationale verbindingen, tickets die vaak pas drie maanden vooraf beschikbaar zijn, en gefragmenteerde informatiesystemen per operator.

UIC en McKinsey Onderzoek naar Passagiersvoorkeur voor Trein (2022)

Het rapport "Boosting Passenger Preference for Rail" is een samenwerking tussen de International Union of Railways (UIC) en McKinsey & Company uit juni 2022¹⁹¹. Het onderzoek richt zich op het herstel van het passagiersvervoer per spoor na COVID-19 en strategieën om het marktaandeel van de trein te vergroten in de context van klimaatverandering en duurzaamheidsdoelstellingen¹⁹¹.

Uit consumentenonderzoek in negen landen blijkt dat de belangrijkste factoren voor keuze van vervoermiddel zijn:

1. Prijs - blijft veruit het belangrijkste criterium
2. Veiligheid - zowel fysiek als sanitair
3. Gemak - snelheid, toegankelijkheid, frequentie
4. Betrouwbaarheid - punctualiteit en service

Hoewel 87% van de klanten interesse toont in duurzame producten, is slechts 12% bereid om hiervoor een meerprijs te betalen. Duurzaamheidsoverwegingen spelen nog een ondergeschikte rol bij de keuze voor de trein.

Europese Commissie Eurobarometer Onderzoek (2025)

Een recente Eurobarometer-enquête toonde aan dat een meerderheid van Europese reizigers een positieve ervaring rapporteert bij het boeken van trein- en multimodale reizen¹⁹². Het onderzoek onthulde dat 73% van de respondenten die probeerden twee of meer aansluitende treinen van verschillende operators te boeken, het proces gemakkelijk vonden.

¹⁹¹ [https://uic.org/IMG/pdf/20220728_-_](https://uic.org/IMG/pdf/20220728_-_uic_and_mckinsey_boosting_passenger_preference_for_rail_final_online.pdf)

[_uic_and_mckinsey_boosting_passenger_preference_for_rail_final_online.pdf](https://uic.org/IMG/pdf/20220728_-_uic_and_mckinsey_boosting_passenger_preference_for_rail_final_online.pdf)

¹⁹² <https://www.railwaypro.com/wp/eu-survey-rail-bookings-are-improving/>

Bijlage E Overzicht ACM-meldingen nieuwe internationale treindiensten (peildatum september 2025)

Startjaar volgens melding	Vervoerder	Verbinding	(Gewenste) frequentie	Rijdt de trein?	Type initiatief
2024	European Sleeper	Amsterdam - Barcelona	3x per week	Toekomstige treindienst; rijdt niet 2026	Internationale nachttrein
2025	Flixtrain	Rotterdam - Oberhausen	2 x per dag	Toekomstige treindienst; rijdt niet 2026	Nieuw internationaal aanbod met binnenlandse functie
2026	GoVolta	Amsterdam - Parijs	2x per dag	Toekomstige treindienst; rijdt niet 2026	Nieuw internationaal aanbod (langzame dagtrein)
2026	GoVolta	Amsterdam - Berlijn	2x per dag (initieel 1x per dag)	Toekomstige treindienst; rijdt niet 2026	Nieuw internationaal aanbod (langzame dagtrein)
2026	GoVolta	Amsterdam - Basel	1x per dag (initieel 3x per week)	Toekomstige treindienst; rijdt niet 2026	Nieuw internationaal aanbod (langzame dagtrein)
2026	GoVolta	Amsterdam - Kopenhagen	1x per dag	Toekomstige treindienst; rijdt niet 2026	Nieuw internationaal aanbod (langzame dagtrein)
2026	GoVolta	Amsterdam - München	1x per dag	Toekomstige treindienst; rijdt niet 2026	Nieuw internationaal aanbod (langzame dagtrein)
2026	Arriva	Groningen - Parijs	1x per dag vanuit Groningen 2x vanuit Amsterdam zuid	Toekomstige treindienst; rijdt niet 2026	Nieuw internationaal aanbod vanaf juni 2026 (mogelijk vergelijkbaar met Eurostar), rijdt binnenlands door naar Groningen
2027	GoVolta	Amsterdam – Frankfurt	2x per dag	Toekomstige treindienst	Nieuw internationaal aanbod

					(langzame dagtrein)
2027	GoVolta	Amsterdam – Hamburg	2x per dag	Toekomstige treindienst	Nieuw internationaal aanbod (langzame dagtrein)
2027	GoVolta	Amsterdam – Brugge	2x per dag	Toekomstige treindienst	Nieuw internationaal aanbod (langzame dagtrein)
2027	Arriva	Amsterdam Centraal/Den Haag Centraal – Brussel Zuid	2x per uur	Toekomstige treindienst	Nieuwe internationaal aanbod (vergelijkbaar met IC Brussel)
2027	Qbuzz	Amsterdam - Parijs	7x per dag	Toekomstige treindienst	Nieuw internationaal aanbod (vergelijkbaar met Eurostar) met binnenlandse functie
2027	Qbuzz	Amsterdam - Frankfurt	6x per dag	Toekomstige treindienst	Nieuw internationaal aanbod (vergelijkbaar met ICE Frankfurt)
2027	Qbuzz	Amsterdam – Berlijn (via Deventer)	7x per dag	Toekomstige treindienst	Nieuw internationaal aanbod (vergelijkbaar met IC Berlijn) met binnenlandse functie
2028	Heurotrain	(Groningen) - Amsterdam - Parijs	16x per dag (Groningen-) Amsterdam- Parijs	Toekomstige treindienst	Nieuw internationaal aanbod (vergelijkbaar met Eurostar)
2028	Heurotrain	Amsterdam - Londen	15x per dag	Toekomstige treindienst	Nieuw internationaal aanbod (vergelijkbaar met Eurostar)