



Ordening begint bij regie

Position Paper Toekomstige Marktordening Spoor

T.b.v. Rondetafelgesprek Tweede Kamer d.d. 5 november 2026

Treinreizigers willen zorgeloos op hun bestemming komen, of ze nu dagelijks of incidenteel reizen. In een flits-onderzoek van het Rover Reizigerspanel geven ruim 2000 reizigers aan dat ze betaalbaarheid, betrouwbaarheid, goede aansluitingen en frequent aanbod de belangrijkste thema's vinden. De toekomstige marktordening gaat niet over de omvang van concessies, het aantal vervoerders en zelfs niet over aanbesteden of niet. Het gaat over de **regierol** van de overheid en het borgen van **maatschappelijke belangen** om zorgeloos reizen mogelijk te maken: hoe zorgen we, binnen Europese kaders, voor een aantrekkelijk aanbod (zitplaatskans, reistijd, wachttijd, overstappen) tegen een betaalbare prijs en met hoge betrouwbaarheid?

Randvoorwaarden voor toekomstige marktordening

Begin 2027 maakt het kabinet een keuze over de marktordening op het spoor. Maar de reiziger heeft meer nodig dan een rijdende trein: goede reisinformatie, voorzieningen op stations, een passend tariefsysteem, heldere afspraken bij geplande en ongeplande verstoringen en reizigersrechten. Zonder deze onderdelen dient het spoor de reiziger niet. Dat vraagt om sturing, visie en duidelijkheid over wie waar en wanneer verantwoordelijk is. **Voor een besluit kan worden gemaakt over de netwerkindeling dient hier eerst een keuze over gemaakt te worden.** Het ministerie heeft nog niet laten zien hoe ze in de verschillende modellen om wil gaan met de verdeling van verantwoordelijkheden. Daarmee is onduidelijk hoe randvoorwaarden worden ingevuld. Wij willen **borging van systeemtaken, een landelijk tariefsysteem én landelijke regie op het vervoersysteem als geheel** (concessiebeheer- en ontwikkelfunctie). Dit vergt nieuwe afspraken en/of regelgeving over bijvoorbeeld reisinformatie, toegankelijkheid, sociale veiligheid, geplande en ongeplande verstoringen, toegangspoortjes, gebruik van ruimte op stations, fietsenstallingen, het meten van prestaties, gezamenlijke abonnementen, reizigersrechten en reizigersinspraak.

Een goed spoornetwerk wordt ontwikkeld in samenspraak met de reiziger

Door reizigersinspraak goed te organiseren, zorgen we dat het spoornetwerk aansluit bij de behoeften van de reiziger én meebeweegt met veranderende wensen en reispatronen. Zo signaleren we knelpunten tijdig en kunnen we verbeteringen doorvoeren die bijdragen aan een betere reiservaring. Reizigersinspraak moet in elke fase van de toekomstige marktordening verankerd zijn: bij het ontwerp van nieuwe concessies en tijdens hun looptijd. Als de hoofdlijnconcessie wordt opgeknipt, mogen systeemtaken die concessies overstijgen niet buiten het zicht van de reiziger raken. Daarvoor moeten de (toekomstige) vervoersautoriteiten en het ministerie vroegtijdig samenwerken en inspraak structureel regelen.

Orderingsprincipe: basisaanbod via concessies

Gezien de schaarse infrastructuur en de maatschappelijke wens om ook op rustige momenten te zorgen voor voldoende bereikbaarheid is het wenselijk dat zowel voor regionale treinen als voor intercity's een **gegarandeerd en betaalbaar** basisaanbod geldt. Open toegang biedt deze garantie onvoldoende. Een basisaanbod van regionale treinen en intercity's kan wel worden



geborgd in aanbestede concessies. Op de nationale markt is open toegang aanvullend: het zorgt voor nieuw aanbod zoals nachttreinen en voor een extra concurrentieprikkel.

Het basisaanbod is ook noodzakelijk op grenstrajecten

Dat kan gezien de overbelaste infrastructuur alleen in combinatie met binnenlandse treinen. Door treinen door te rijden over de grens is een grote kwaliteitssprong mogelijk en wordt de dienstregeling efficiënter. Zet daarom in op een gezamenlijke concessie met België met elk kwartier een intercity over de HSL tussen Amsterdam en Brussel. Organiseer met Duitsland intercity's vanuit de Randstad naar Osnabrück, Keulen en Düsseldorf. Open toegang biedt bovenop dit basisaanbod internationale lange afstandsverbindingen naar onder meer Parijs, Londen, Hamburg, Berlijn, Frankfurt en München. Door concurrentie ontstaan meer verbindingen en lagere tarieven naar deze bestemmingen.

Drie vervoermarkten op hetzelfde spoor

Regionale treinen, intercity's en internationale langeafstandsverbindingen vullen elkaar aan. De reizigers die gebruik maken van deze drie vervoermarkten moeten niet worden uitgespeeld tegen elkaar. Dat gebeurt nu wel. Binnenlandse intercity's moeten worden geschrapt voor de trein naar Berlijn omdat een perron in Deventer ontbreekt en rond Amsterdam Centraal dreigen intercity verbindingen te verdwijnen ten gunste van meer regionale treinen omdat het spoor vol is. Dat vraagt: meer infra-investeringen en een **minimumfrequentie** voor elke vervoermarkt. Dit maakt knelpunten beter zichtbaar. Door verder in concessies scherpere eisen neer te leggen voor de rustige uren en een groeiprikkel voor vervoerders om overdag het aanbod te vergroten zijn ondanks de drukte op het spoor veel verbeteringen mogelijk.

Elke keuze heeft een houdbaarheidstermijn

Het kan wenselijk zijn om in toekomst meer lijnen te decentraliseren of juist enkele lijnen weer te centraliseren bij een (tussentijdse) concessiewijziging. Zo biedt de ontwikkeling van stedelijke netwerken kansen. De metro kan bijvoorbeeld rond Amsterdam bij verdere uitbouw in de toekomst sprinters vervangen. Dit geeft ruimte voor meer intercity's en internationale treinen. Zorg daarom voor flexibiliteit en houdt de optie voor toekomstige (de)centralisatie open.

Ordering gaat niet zonder regie

De Europese regels, de krappe infrastructuur en de grote vervoervraag van reizigers vragen een robuuste marktordering. Wij roepen het kabinet op:

- Neem eerst een besluit hoe verantwoordelijkheden verdeeld gaan worden, systeemtaken georganiseerd worden en reizigersinspraak wordt ingericht.
- Zet in op een hoge minimumfrequentie voor elke vervoermarkt en kies voor grensoverschrijdende concessies. Eis meer treinen in de dagranden en 's nachts.
- Kies voor een eenvoudig landelijk tariefsysteem zonder overstapboetes, grenstoelagen en HSL-toeslag. Zorg voor aantrekkelijke landelijke én regionale abonnementen en een landelijke geld-terug-bij-vertraging regeling.
- Stel niet alleen scherpe eisen aan dienstregeling en tarieven, maar ook aan de systeemtaken. Leg de lat niet alleen voor vervoerders, maar ook voor het kabinet hoog.