

Vergaderjaar 2025–2026

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1266

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 november 2025

Tijdens het notaoverleg over de initiatiefnota «Alle seinen op groen» van 22 september 2025 (Kamerstuk 36 563, nr. 16) is er uitgebreid gesproken over het internationaal personenvervoer per spoor. Een belangrijk onderwerp, want internationale verbondenheid maakt een open economie als die van Nederland sterk. En daar moeten we aan blijven doorbouwen.

Tijdens het notaoverleg is toegezegd inzicht te verschaffen in de onderzoeken die afgelopen periode zijn uitgevoerd ten behoeve van een lange termijnvisie. Met deze brief wordt hier invulling aan gegeven. Grote keuzes over ambities en maatregelen rondom internationaal spoorvervoer zijn aan het volgend kabinet. De komende periode staat in het teken van het waar mogelijk blijven zetten van stappen in nadrukkelijke samenwerking met onze buurlanden, Europese partners en de sectorpartijen. Daarnaast wordt in deze brief specifiek ingegaan op het onderwerp ticketing, zoals ook in het notaoverleg is toegezegd.

Onderzoeken naar de lange termijn voor het internationaal reizigersvervoer per spoor

De internationale bereikbaarheid voor personen is van groot belang voor Nederland. In het kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil is dit eerder dit jaar expliciet onderkend. Goede verbindingen over de weg, het spoor, het water en door de lucht dragen bij aan de economische verbondenheid tussen grensregio's, met Europa en de rest van de wereld. In toenemende mate speelt daarbij ook de weerbaarheid een belangrijk rol. Er moeten keuzes gemaakt worden over hoe we onze infrastructuur willen benutten en geschikt willen maken voor de toekomst.

Het internationaal spoorvervoer speelt hierin een groeiende rol van betekenis. Nederland beschikt over een intensief bereden spoornetwerk, waarbij regelgeving de basis is voor de verdeling van de capaciteit. Daarbij is volgens ProRail tot circa 2035 nog steeds groei mogelijk van het

aantal internationale treinen. Om ook daarna groei mogelijk te maken is het noodzakelijk de kansen en uitdagingen voor het internationaal spoorvervoer te duiden en aan de hand daarvan te komen tot keuzes en prioriteiten. Om dit nader in beeld te brengen zijn in de afgelopen periode de volgende onderzoeken uitgevoerd, die ik graag met u deel:

1. Overzichtsstudie naar mogelijke bouwstenen voor de visie internationaal spoorvervoer

In deze studie is een analyse uitgevoerd naar de belangrijke bouwstenen om het internationaal personenvervoer per spoor verder te verbeteren en naar de aard en omvang van de opgave. De analyse en onderliggende studies kunnen de basis vormen voor beleidskeuzes van een volgend kabinet.

2. Aansluiting op HSL-netwerken

In het verlengde van de eerdere studie naar internationaal treinvervoer¹ en als uitwerking van het regeerprogramma heeft ProRail in opdracht van het Ministerie een aanvullende studie uitgevoerd, waarin geschetst wordt welke internationale verbindingen mogelijk zijn met HSL-knooppunten in Europa (inclusief aandacht voor routes binnen Nederland naar lange afstandscorridors en grensstations). Daarbij is ook onderzocht hoe relevant deze verbindingen zijn (naar aantal reizigers en reismotief, inclusief toepassing van de methodiek voor bereikbaarheid uit de luchtvaart). Tenslotte geeft de aanvullende studie een beknopt overzicht van mogelijkheden en randvoorwaarden voor de andere grensovergangen.

3. Herijking Actieagenda Trein en Luchtvaart

In 2020 presenteerden ProRail, Schiphol, de NS, KLM en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de Actieagenda Trein en Luchtvaart. Het doel was het versterken van internationale treinreizen als duurzaam alternatief en aanvulling op vliegreizen². Op basis hiervan zijn verschillende initiatieven ontplooid, onder meer een pilot met het vervangen van een KLM-vlucht Amsterdam–Brussel door het benutten van de bestaande railverbinding (Eurostar). Vier jaar na publicatie van de Actieagenda ontstond de behoefte om mogelijkheden voor vervolgstappen te verkennen. De partijen hebben gezamenlijk mogelijke ontwikkelingen op het gebied van AirRail onderzocht. Het resultaat hiervan is het rapport dat bij deze Kamerbrief met u wordt gedeeld.

4. Studie naar nachttreinen

Het aantal nachttreinen en de reizigers met de nachttrein van en naar Nederland hebben in de afgelopen jaren een groei laten zien. Ook in de Kamer is diverse malen hier aandacht voor gevraagd, onder meer in het kader van de pilot van de Europese Commissie voor de verbinding Amsterdam–Barcelona. De praktijk laat tegelijkertijd ook dilemma's zien voor met name aanbieders van deze verbindingen. In opdracht van IenW is daarom een studie uitgevoerd naar mogelijkheden om aanbieders van nachttreinen te faciliteren of te ondersteunen, in de context van open toegang. Zoals per motie ook door de Kamer gevraagd³, gaan we in gesprek met initiatiefnemers van de pilot Amsterdam–Barcelona en

¹ Deze is met de Kamer gedeeld als bijlage bij de kabinetsreactie op de initiatiefnota «Alle seinen op groen» (Kamerstuk 36 563, nr. 4)

² Zie bijlage 2020D47443 bij Kamerstuk 29 984, nr. 916

³ Zie Kamerstukken 36 563, nrs. 9 en 15

andere aanbieders van nachttreinverbindingen om te kijken waar mogelijkheden zijn om belemmeringen weg te nemen, mede naar aanleiding van deze studie.

In dit verband werd door de Kamer in het notaoverleg gevraagd naar de mogelijkheden van Eurofima. Eurofima is als organisatie gericht op het kunnen financieren van rolling stock en opgericht door een aantal zittende voornamelijk staatsvervoerders. Eurofima wordt mogelijk gemaakt door een verdrag tussen staten. Conform mijn toezegging zal ik voor het einde van het jaar aangeven welke betekenis Eurofima heeft voor open toegang vervoerders.

5. Vijfde voortgangsrapportage International Railpassenger Platform

In de terugmelding van de EU Transportraad van 5 juni 2025⁴ is de vijfde voortgangsrapportage van het International Railpassenger Platform (IRP) met de Kamer gedeeld. Hieruit blijkt dat het aantal internationale verbindingen in Europa stijgt en dat we ook in Nederland de laatste jaren flinke stappen hebben gezet, onder meer met de frequentieverhoging en de versnelling van de IC Amsterdam–Brussel. Een goede samenwerking met buurlanden en andere lidstaten is onmisbaar om internationale treinverbindingen tot stand te brengen. De samenwerking in het IRP, waar Nederland één van de oorspronkelijke initiatiefnemers in is, heeft onder meer geleid tot samenwerking op de corridor Amsterdam–Frankfurt–Wenen–Budapest.

Relatie Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer

Het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer geeft een visie op de meerwaarde van het spoorgoederenvervoer, in welke richting het spoorgoederenvervoer zich moet ontwikkelen en wat daarin van de Rijksoverheid kan worden verwacht.

Het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer heeft een sterke relatie met andere spoorvisies. Het spoorvervoer vindt immers grotendeels plaats op het «gemengde net», waarop de capaciteit moet worden verdeeld onder binnenlands personenvervoer, internationaal personenvervoer en goederenvervoer en er gemeenschappelijke opgaven zijn, bijvoorbeeld op het gebied van instandhouding van het spoornetwerk. Met de Mobiliteitsvisie 2050 en het Toekomstbeeld OV zet het kabinet in op een geïntegreerd mobiliteitssysteem, waarin personen- en goederenvervoer optimaal worden afgestemd.

Werken aan de grote corridors naar het buitenland

Binnen de EU wordt intensief met andere landen gewerkt aan de verbetering op de grote railcorridors van het reizigersvervoer van en naar Nederland. Ook ProRail constateert in de eerder genoemde studie⁵ dat juist langs de drie belangrijkste internationale corridors (via HSL-Zuid, via Bad Bentheim en via Emmerich) nog ruimte is voor groei. Bovendien zijn grote delen van ons land via deze corridors verbonden met het buitenland. Daarom blijft, ook de komende periode, ingezet worden op deze samenwerking met buurlanden en andere lidstaten.

Met de samenwerking op de corridor Amsterdam–Frankfurt–Wenen–Budapest is de inzet om met lidstaten, infrabeheerders en andere stakeholders verbeteringen tot stand te brengen, die op korte en langere

⁴ Zie Kamerstukken 21 501-33, nr. 1143

⁵ Zie Kamerstukken 36 563, nr. 4

termijn haalbaar en realistisch zijn. Concreet gaat het om het mogelijk maken van doorgaande paden binnen de beschikbare capaciteit op deze corridor. Hiertoe maken infrabeheerders met elkaar afspraken hoe verschillende treinpaden optimaal op elkaar aansluiten. Dit is een flinke puzzel omdat elk knooppunt weer tot nieuwe uitdagingen leidt. Het is, in de context van open toegang, aan vervoerders om uiteindelijk deze capaciteit te benutten. Tegelijk blijven we ook in gesprek met deze aanbieders om te kijken waar we gezamenlijk barrières voor nieuwe verbindingen kunnen wegnemen.

Een dergelijke aanpak wordt ook voor de twee andere corridors van en naar Nederland tot stand gebracht. Het uitgangspunt daarbij is vooral het optimaal benutten van wat er al is of wat al in gang is gezet. Voor de corridor via Bad Bentheim werkt ProRail aan een studie naar mogelijkheden internationale treinen verder te versnellen en ruimte te bieden. Voor de corridor via de HSL-Zuid naar België en Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk wordt gewerkt aan de opzet van een gezamenlijke studie, die al eerder met België is afgesproken. Het betreft één van de drukke corridors in West-Europa, waar kansen liggen voor groei van het aantal treinen, maar ook uitdagingen zijn om alle wensen te kunnen faciliteren.

Het belang van goede regionale grensoverschrijdende verbindingen

Naast de grote corridors naar het buitenland zijn er in Nederland diverse regionale treinverbindingen de grens over. In het notaoverleg van de Kamer van 22 september jl. is hiervoor aandacht gevraagd. Conform de toezegging aan de Kamer in dit debat gaat deze brief nader in op deze verbindingen.

Regionale grensoverschrijdende treinverbindingen vervullen in de grensregio's een belangrijke rol in de dagelijkse verplaatsingen voor bijvoorbeeld het woon-werkverkeer, voor studenten en andere voorzieningen. Het gaat ook om verbindingen, die mensen uit de regio snel naar belangrijke HSL-knooppunten kunnen brengen. En daarmee dus op pad helpen met verplaatsingen over langere afstanden. Een goed voorbeeld is de Drielandentrein, waarmee regionale reizigers snel via Luik naar Brussel en via Aken richting Keulen kunnen reizen.

Grensknooppunten zijn van belang om zowel de nabijgelegen economische centra als grensregio's beter te verbinden. Voor de Brainport Eindhoven geldt dat – in lijn met de Beethoven deal – deze belangrijke regio profijt kan hebben bij betere internationale verbindingen per trein. Om die reden wordt, in nauwe samenwerking met andere partijen, onderzocht hoe de internationale connectiviteit van dit knooppunt verbeterd kan worden.

Op een aantal andere verbindingen wordt reeds gewerkt aan voor de reiziger zichtbare verbeteringen of nieuwe verbindingen. Het rijk draagt financieel bij aan deze projecten en waar nodig in de samenwerking met buurlanden en de sector. Zo zal vanaf eind 2026 weer een trein rijden tussen Coevorden en Bad Bentheim. Samen met de plannen voor de Nedersaksenlijn is dit een belangrijke impuls voor de regio. Voor de verbinding Groningen–Leer–Bremen werken de provincie Groningen en het Bondsland Niedersachsen nauw samen aan verbeteringen op en rond deze verbinding, waaronder ook het herstel van de Friesenbrücke. Voor de verbinding Zwolle–Münster onderzoekt ProRail op dit moment de mogelijkheden voor doorkoppeling en elektrificatie. Ook aan Duitse zijde wordt de elektrificatie van deze lijn tot stand gebracht. Tenslotte werkt lenW samen met Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) en de provincie

Noord-Brabant aan de totstandkoming van de IC-verbinding Eindhoven–Düsseldorf. Onze inzet is dat vanaf 2026 deze verbinding gaat rijden.

Daarnaast wordt momenteel ook verkend wat de mogelijkheden zijn voor een nieuwe verbinding tussen Weert, Hamont en Antwerpen en tussen Eindhoven en Aken. Voor beide verbindingen zijn extra financiële middelen nodig om deze mogelijk te maken, zowel in de infrastructuur als qua exploitatie. Hier liggen keuzes voor een volgend kabinet. Ondertussen wordt de uitwerking wel voortgezet.

Met deze aanpak wordt uitvoering gegeven aan de motie De Hoop, over het onderzoeken van de mogelijkheden tot het reactiveren van spoorlijnen in Nederland inclusief grensoverschrijdende trajecten. De Kamer wordt vanzelfsprekend geïnformeerd over de voortgang van de verschillende projecten.⁶

Ticketing

Tijdens het notaoverleg van 22 september 2025 is uitgebreid stilgestaan bij het belang van een goed functionerend internationaal ticketing-systeem. De Kamer accentueerde dat het huidige proces van zoeken en boeken van internationale treintickets te complex is, ook voor populaire bestemmingen als Parijs en Berlijn. In het debat is de motie van het lid Kröger c.s. aangenomen, waarin de regering wordt verzocht zich binnen Europees verband in te zetten voor zowel een EU-breed ticketsysteem als voor het eerder beschikbaar maken van internationale tickets⁷.

De Europese Commissie bereidt wetgeving voor om grensoverschrijdende ticketing en informatie-uitwisseling te verbeteren. De voorstellen – waaronder de Multimodal Digital Mobility Services Regulation (MDMS), de Single Digital Booking and Ticketing Regulation (SDBTR) en een beperkte herziening van de passagiersrechtenverordening spoor – worden naar verwachting begin 2026 gepubliceerd. In de aanloop hiernaartoe heeft Nederland een inhoudelijke bijdrage geleverd aan de impact assessment van de Commissie in de vorm van een technisch non-paper. Daarin is door het kabinet benadrukt dat Europese standaarden voor data-uitwisseling en toepassing van FRAND-principes (Fair, Reasonable, and Non-Discriminatory) essentieel zijn, evenals de versterking van handhaving en het verbeteren van doorgaande tickets.

Hoewel de Europese voorstellen nog in voorbereiding zijn, zet Nederland zich in de tussentijd actief in voor verbetering van de internationale ticketverkoop. Zo wordt met NS gesproken over de mogelijkheid om via NS internationale tickets van andere vervoerders te kunnen verkopen, mede in het licht van de verder gevorderde praktijk bij NMBS en DB. NS heeft zich bovendien gecommitteerd aan de CER Ticketing Roadmap, een visie om internationaal vervoer per spoor eenvoudiger en toegankelijker te maken. Hierin werken betrokken vervoerders onder meer aan eenvoudigere boekingsprocessen, bredere beschikbaarheid van tickets via meerdere verkooppunten en de mogelijkheid om 6 tot 12 maanden vooruit te boeken.

In de HRN-concessie is hiervoor een inspanningsverplichting opgenomen en wordt met NS gesproken. Daarnaast blijven wij met NS in overleg over het aanbieden van doorgaande tickets. Dit betreft tickets die één overeenkomst omvatten, ook bij een reis met meerdere vervoerders. Hiervoor zijn bepalingen opgenomen in de passagiersrechtenverordening, waaronder

⁶ Zie Kamerstukken 36 200 A, nr. 30

⁷ Zie Kamerstukken 36 563, nr. 6

een inspanningsverplichting voor het gezamenlijk aanbieden van doorgaande tickets. In Nederland houdt de ILT toezicht op de naleving van deze verordening. Tot slot brengt Nederland het belang van doorgaande tickets en een goed functionerend Europees ticketingsysteem blijvend onder de aandacht brengen bij de Europese Commissie, in relevante Europese gremia en via het IRP.

Met deze aanpak wordt invulling gegeven aan de motie Kröger van de Kamer. U wordt op de hoogte gehouden van de voortgang⁸.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.A. Aartsen

⁸ Zie Kamerstukken 36 563, nr. 6