

Amersfoort, 28 mei 2026

Aan: leden vaste kamercommissie Infrastructuur & Waterstaat

Betreft: Input Commissiedebat Spoor dd 3 juni 2026

Geachte woordvoerders,

Op 3 juni spreekt u in een commissiedebat over diverse actuele spoorthema's. Graag brengt Rover enkele punten onder uw aandacht. De voorstellen in deze brief voor de verbindingen met België doen wij mede namens onze Belgische zusterorganisatie TreinTramBus.

1. Betaalbaar openbaar vervoer

Het OV in Nederland is te duur geworden. Rover is daarom blij dat NS voor lagere inkomens gaat experimenteren met de Vooruitpas in Amersfoort. Daarnaast wordt dankzij uw inzet per 21 juni 2026 als proef het Nederlandticket geïntroduceerd: een Dal Vrij abonnement voor 49 euro per maand voor alle binnenlandse treinen in Nederland. Het Nederlandticket en de Vooruitpas zijn mooie eerste stappen, maar beide producten gelden alleen voor de trein. Wij roepen u op te werken aan een meer structurele maatregel voor het betaalbaar maken van hele openbaar vervoer. OV Pay biedt nieuwe technische mogelijkheden voor aantrekkelijke abonnementen op de bankpas zoals oplopende kortingen en een tariefplafond per dag of maand.

Wij vragen uw inzet voor 0% BTW voor het OV om tarieven structureel te verlagen en het openbaar vervoer aantrekkelijker te positioneren ten opzichte van het vliegtuig en auto. Daarnaast is een duurzame goedkope kortingsregeling in de daluren voor in ieder geval lagere inkomens en jongeren wenselijk.

2. ProRail van beheerconcessie naar ontwikkelconcessie

Rover is blij dat er een nieuwe beheerconcessie komt voor ProRail nadat de vorige concessie vier jaar beleidsneutraal is verlengd vanwege de onzekerheid over het al dan niet omvormen van ProRail tot een ZBO. Ongeacht de keuzes over de toekomstige marktordening zal de rol van ProRail moeten veranderen nu er veel meer vervoerders op het spoor zijn. ProRail is nu gericht op onderhoud en beheer waaronder ook de verdeling van capaciteit. ProRail zal veel meer ook een ontwikkelingsrol moeten krijgen waarin marktanalyse wordt gedaan en met een bedrijfsmatige blik wordt gekeken naar de maatschappelijk gewenste ontwikkeling van het spoor. Concreet vragen wij uw inzet voor:

- **Adviesrecht ontwikkelfunctie.** De rol van ProRail bij de ontwikkeling van de dienstregeling voor de middellange en lange termijn zal groter (moeten) worden. Dit vraagt uitbreiding van het adviesrecht voor consumentenorganisaties.
- **Transparantie.** Nieuwe spoordiensten kunnen nu gehinderd worden doordat capaciteitsknelpunten te laat worden herkend. Deze moeten vroegtijdiger in kaart worden gebracht. Infracapaciteit wordt verder steeds vaker beperkt door tractie- en energie, baanstabieliteit of normen voor spoorveiligheid. Deze beperkingen zijn momenteel niet transparant waardoor er onnodige drempels zijn voor nieuwe toetreders. Deze beperkingen zullen inzichtelijk moeten worden gemaakt zodat nieuwe toetreders en consumentenorganisaties weten welke paden beschikbaar zijn.
- **Be- en bijsturing treinverkeer.** Er zijn duidelijke afspraken nodig over wachttijdregelingen en andere bijsturingmaatregelen bij verstoringen nu het aantal belanghebbenden toeneemt.
- **Prestatie-indicatoren meer gelijk richten.** Momenteel gebeurt dit al voor ProRail en NS. De sturing van het Rijk en decentrale concessieverleners is nog niet gelijk gericht bijvoorbeeld voor reizigerspunctualiteit bij overstappen tussen NS en decentrale vervoerders.

3. Internationale intercity's in Toekomstige marktordening Spoor (TMS)

In 2027 besluit u hoe het spoor in Nederland er vanaf 2033 uit gaat zien. Wij zullen voor het komende Rondetafelgesprek met een uitgebreidere reactie komen. Voor dit moment beperken wij ons tot de oproep om uit te gaan van een hogere ambitie qua frequenties in het algemeen en specifiek voor meer treinen op de corridors naar België en Duitsland. In de onderzoeken ontbreekt een visie op internationale intercity verbindingen in aanvulling op hogesnelheidstreinen (open toegang) en stoptreinen (regionale concessies). Er is vaak voor losse internationale intercity's geen infracapaciteit. Binnenlandse intercity's door laten rijden over de grens kan in de meeste gevallen wel op de bestaande infrastructuur¹. Het is ook voor de reiziger aantrekkelijk. Zo verdwijnen de landsgrenzen in de dienstregeling.

Wij vragen u de staatssecretaris op te roepen om het doorrijden van binnenlandse intercity's naar Osnabrück, Münster, Dortmund, Düsseldorf, Aachen, Luik en Antwerpen te onderzoeken voorafgaand aan de besluitvorming over toekomstige marktordening spoor in 2027 en daarom dit jaar te overleggen met buurlanden of deze intercity's vanaf 2033 kunnen worden opgenomen in grensoverschrijdende concessies.

4. Nieuwe route en meer treinen naar België

Op de verbindingen naar België is binnen de huidige concessieperiode al verbetering mogelijk. Momenteel rijdt vanaf Rotterdam 1x per uur Eurocity Direct naar Brussel en 1x per uur Eurocity. Deze laatste trein rijdt om via Breda en Brussels Airport en is daardoor ruim 40 minuten langer onderweg. Eurocity Direct haalt hierdoor onderweg Eurocity in. Wij stellen voor Eurocity voortaan niet meer vanaf Rotterdam maar vanaf Eindhoven naar Antwerpen en Brussel te rijden. Gezien de groei en het economisch belang van Eindhoven (ASML) is de komst van een overstapvrije internationale intercity naar Brussel op korte termijn noodzakelijk. Zo kan het aantal reizigers snel groeien. Eurocity kan volgend jaar al naar Eindhoven Centraal rijden. Er is voldoende capaciteit op het spoor. Er is alleen een kleine aanpassing van de NS-concessie nodig omdat deze nu nog bepaalt dat Eurocity naar Rotterdam moet rijden.

De nieuwe route zorgt voor meer ruimte op het spoor bij Rotterdam zodat eindelijk Eurocity Direct vanuit Amsterdam Zuid en Schiphol Airport elk half uur in plaats van elk uur naar Brussel kan gaan rijden. Ook dit zal leiden tot reizigersgroei. Het gaat de facto in beide landen om een binnenlandse trein die toevallig de grens passeert. Alle andere intercity's in Nederland rijden al twee keer per uur. In België is het gewenst dat Eurocity Direct het stoppatroon van de andere intercity-treinen overneemt en dus ook stopt in bijvoorbeeld Brussel Noord. Dit kan zonder reistijdverlies want de trein staat nu lang stil in Antwerpen. Ook moet deze trein toegankelijk worden voor binnenlandse reizigers in België. Dan zijn er meer reizigersopbrengsten, wordt de dienstregeling efficiënter en is de door ons gevraagde hogere frequentie naar onze verwachting rendabel.

NS heeft beide voorstellen van de gezamenlijke consumentenorganisaties in het Locov afgewezen zonder in te gaan op de argumenten.

Wij vragen u bij de staatssecretaris aan te dringen op een nieuwe route voor Eurocity vanaf Eindhoven Centraal per 2027 en op verdubbeling van het aantal Eurocity Direct treinen Lelystad Centrum – Brussel Zuid (inclusief enkele extra stops in België) zodat deze net als andere intercity's 2x per uur gaat rijden.

5. Eurocity en Eurocity Direct ook in vroege ochtend en late avond

De huidige bedieningstijden van Eurocity en Eurocity Direct zijn onvoldoende afgestemd op woon-werkverplaatsingen in de vroege ochtend en op de behoefte van sociaal-recreatief verkeer in de late avonden.

¹ Voor volwaardige intercity verbindingen Lelystad – Zwolle – Enschede – Münster, Arnhem – Dortmund, Eindhoven – Düsseldorf en Heerlen – Aachen zijn nog wel investeringen in infrastructuur nodig. Dit betreft een vrije kruising bij Arnhem, gedeeltelijke spoorverdubbeling Zwolle-Wierden en elektrificatie Enschede-Gronau, een spoorverdubbeling rond Kaldenkirchen en een kort stuk spoorverdubbeling rond Landgraaf.

Hieronder staan per dag de vertrektijden van de eerste en de laatste trein.

Eurocity Direct	Rotterdam > Antwerpen	6:42 uur	21:42 uur
Eurocity	Breda > Antwerpen	7:42 uur	22:42 uur
Eurocity Direct	Antwerpen > Rotterdam	7:35 uur	22:35 uur
Eurocity	Antwerpen > Breda	6:45 uur	21:45 uur

's Nachts rijden op beide routes in beide richtingen dus 9 uur lang geen treinen. Op binnenlandse trajecten is dit gat doorgaans niet meer dan 6 uur. Het grote nachtgat op de HSL is er omdat in de concessie slechts 16 treinen per richting per dag zijn opgenomen. Voor binnenlandse treinen geldt een volume per uur in plaats van per dag en is dit probleem er niet.

Wij vragen u bij de staatssecretaris aan te dringen op aanpassing van de vervoerconcessie hoofdrailnet zodat zo snel mogelijk ook in de dagranden vervoer wordt aangeboden tussen Breda en Antwerpen en tussen Rotterdam Centraal en Antwerpen.

6. Besluitvorming infrastructuur Eindhoven - Düsseldorf

Rover is verrast dat de werkzaamheden op emplacement Venlo zeker vier jaar vertraagd zijn. Hierdoor dreigt een forse vertraging van de start van de internationale trein Eindhoven – Düsseldorf. Deze trein zou eigenlijk eind dit jaar gaan rijden. Het is onduidelijk hoe deze vertraging is ontstaan.

De nieuwe trein zal één keer per uur rijden. Onderweg rijdt deze trein deels als stoptrein. Uiteindelijk is het wenselijk dat er twee keer per uur een volwaardige intercity gaat rijden. Hiervoor moet in Duitsland nog een stuk spoor worden verdubbeld tussen Kaldenkirchen en Dülken. Dit infrastructuurproject moet in Duitsland concurreren met een groot aantal andere spoorwerken. Ook is uitbreiding van station Eindhoven Centraal noodzakelijk.

U kunt de staatssecretaris vragen of zij deze kabinetsperiode een akkoord gaat sluiten met Duitsland over het opwaarderen van de verbinding Eindhoven – Düsseldorf tot een volwaardige intercity verbinding die twee keer per uur rijdt.

7. Lelylijn fasen maakt eerste stap mogelijk

Het advies van Lelylijn-gezant Klaas Knot benoemt de optie van een gefaseerde aanleg van de Lelylijn. Dit is financieel slim want zo kan gestart worden met de bouw. Het is ook vanuit vervoerkundig opzicht een goede benadering. Zo kan het vervoer op het reeds gerealiseerde deel van de lijn zich ontwikkelen en zal ook het gebruik van het bestaande spoor toenemen. Ook kunnen dan ruimtelijke ontwikkelingen worden gestart. Zo wordt de Lelylijn echt een vervoersontwikkeling van het hele systeem in plaats van alleen een lijn op de kaart van Lelystad tot Groningen. In het hoofdlijnenakkoord van het vorige kabinet stond al dat de aanleg gestart zou worden vanaf Groningen.

Wij vragen een MIRT-verkenning te starten voor de Lelylijn en het eerste deel Groningen – Drachten – Heerenveen voor 2040 te realiseren.

8. Behoud spoorbrug Maastricht

Er is geen goede OV-verbinding tussen de steden Hasselt en Maastricht. Heropening van de spoorverbinding zal reistijden aanzienlijk verkorten. Wij zijn blij dat er gesprekken plaatsvinden met België over de mogelijkheden voor de herinrichting van momenteel niet-functionele verbindingen zoals Hasselt – Maastricht. Tussen twee steden van deze omvang hoort een spoorverbinding te zijn. Heropening van deze verbinding is alleen mogelijk als de sloop van de spoorbrug over de Maas niet doorgaat. Voor de scheepvaartveiligheid zien wij andere oplossingen zoals het in de toekomst verhogen van de spoorbrug.

U kunt de staatssecretaris vragen naar de stand van zaken van het overleg met België over deze verbinding en de garantie vragen dat de spoorbrug niet gesloopt gaat worden.

9. Weert – Hamont

Er wordt in de gezamenlijke verklaring met België opnieuw gesproken over 3RX (Rhein-Ruhr-Rail Connection) een directe verbinding voor goederentreinen tussen Antwerpen en het Ruhrgebied via Nederland. Onderdeel van deze verbinding is heropening van het traject Weert – Hamont. In het regeerakkoord Rutte-2 is al de heropening van deze verbinding voor reizigersvervoer opgenomen. Alle onderzoeken voor deze reizigersverbinding zijn al geruime tijd klaar. België heeft alle infrawerken al opgeleverd waaronder elektrificatie. Het gaat nu alleen nog om het Nederlandse deel van het traject: elektrificatie van een paar kilometer spoor en aanpassing van station Weert.

Wij vragen u bij de staatssecretaris aan te dringen dat nog dit jaar een besluit wordt genomen over heropening van het traject Weert – Hamont voor reizigersvervoer.

10. Scherpere eisen aan NS in plaats van eisen loslaten

In de brief over de jaarverantwoording NS meldt de staatssecretaris dat NS ontheffing heeft gekregen voor het rijden van een beperkt aantal treindiensten. De Kamer is volgens deze brief op 16 juli 2025 en 5 november 2025 nader over dit thema (betaalbaarheid) geïnformeerd (Kamerstuk 29 984, nr. 1260 en Kamerstuk 29 984, nr. 1267). In deze eerdere brieven wordt een groot aantal mogelijke maatregelen genoemd, maar niet de maatregel om het aantal treindiensten te beperken. Het besluit voor de ontheffing om een aantal treindiensten niet te hoeven rijden is pas recent genomen. Dit besluit betekent dat op meerdere trajecten t/m in ieder geval de mid term review (2029) minder treinen rijden. Dit zijn grotendeels treindiensten die zijn afgeschaald sinds corona en die nu nog vallen onder de regeling dat NS maximaal 9% van de treinen uit de concessie niet hoeft te rijden als er minder reizigers zijn dan verwacht. Dit wordt voor deze trajecten nu omgezet in een meerjarige ontheffing. Concreet betekent dit dat op sommige stations nog meerdere jaren grote delen van de dag 50% minder treinen zullen rijden dan opgenomen in de concessie. Zo rijdt de sprinter Rotterdam – Gouda nu in de spits 2x per uur terwijl deze volgens de concessie 4x per uur zou moeten rijden. Wij vinden deze keuze onbegrijpelijk. De consumentenorganisaties is hierover geen advies gevraagd. Er waren ook andere kostenbesparende maatregelen mogelijk geweest. Regionale trein- en busconcessies zijn merendeels niet meer afgeschaald.

Wij vragen de ontheffing aan NS in te trekken en in plaats daarvan juist uiterlijk december 2027 een einde te maken aan de laatste afschalingen van de dienstregeling.

11. Spooreplacement Haarlem

Door werk-met-werk-maken kunnen op lange termijn kosten bespaard worden en kunnen op korte termijn (2028-2032) sneller meer treinen rijden. Dit was in Haarlem de bedoeling maar gaat nu op het laatste moment niet door. Concreet betekent dit dat de in de concessie beloofde 4 extra treinen per uur niet kunnen gaan rijden. Deze treinen zijn hard nodig gezien de grote woningbouwopgave van Haarlem en Amsterdam.

Wij zijn blij met de kritische vragen die door u schriftelijk zijn gesteld. Mogelijk ontvangt u van ons nog een reactie zodra de staatssecretaris deze vragen heeft beantwoord. In onze ogen is het risico op verstoringen door de wissels als gevolg van beperkt uitstel van het totale werk (onderhoud + aanleg) aanvaardbaar. Als een wissel kapot gaat is een noodreparatie mogelijk. De kans dat alle wissels kapot gaan door een beperkt uitstel is minimaal. Hier staat tegenover staat dat met het alsnog uitvoeren van de volledige werkzaamheden de beloofde extra treinen voor 2030 gaan rijden in plaats van pas ruim na 2033 en dat het werk ruim 50 miljoen goedkoper wordt in de uitvoering.

Wij vragen u de staatssecretaris te vragen alsnog emplacement Haarlem integraal te verbouwen en zo nodig hiervoor het werk beperkt uit te stellen.

Met vriendelijke groet,

Frank Visser
Beleidsmedewerker Rover