

Versterk wat Nederland verbindt

De trein vertegenwoordigt voor Nederland zoveel maatschappelijke waarde dat we dit voor lange tijd, publiek gestuurd en op hoog kwaliteitsniveau moeten regelen

Position Paper NS voor het Rondetafelgesprek Toekomstige Marktordening Spoor
op 5 november 2026

Samenvatting

Vandaag spreken we met uw Kamer over de toekomst van het Nederlandse spoor na 2033. Een belangrijk gesprek in aanloop naar keuzes die zullen bepalen of het Nederlandse spoorstelsel tot de beste van Europa blijft behoren. Hoewel er altijd ruimte is voor verbetering **ziet NS dat de Nederlandse reiziger en samenleving ook na 2033 het meest gebaat zijn bij een samenhangende, publiek gestuurde hoofdrailnetconcessie.**

- Nederland heeft het best presterende treinnetwerk van Europa. Niet ondanks de huidige ordening, maar dankzij haar. Ons land heeft geen dominante metropool waar het meeste treinverkeer op gericht is. Den Haag is het politieke centrum, Amsterdam de hoofdstad en kennis, werk en voorzieningen zijn verspreid over het land. Daardoor reizen mensen de hele dag in verschillende richtingen. Dat vraagt om een samenhangend spoornetwerk, waarin reistijden, halteringen, frequenties en capaciteit op elkaar zijn afgestemd om het netwerk optimaal te benutten.
- Ook na 2033 bieden de Europese regels de mogelijkheid voor onderhandse gunning. Gezien de relevante structurele en geografische kenmerken van het Nederlandse spoor, is aan deze voorwaarden goed te voldoen. De keuze voor de toekomstige marktordening moet daarom beginnen bij de vraag welke ordening het beste bijdraagt aan de doelen voor het Nederlandse spoor.
- Alternatieve orderingsvarianten brengen altijd extra transitie- en coördinatiekosten met zich mee. Ze kennen eigen voordelen, maar maken het netwerk stuk voor stuk complexer en minder flexibel. Evenementen zoals Koningsdag en de Nijmeegse Vierdaagse zullen minder goed maakbaar zijn. Dit raakt ook de weerbaarheid van ons spoorstelsel. Het huidige tijdsgewricht van toegenomen dreiging en spanning in de wereld - waarin het spoor een essentiële rol speelt binnen de Nederlandse weerbaarheid - maakt dit bepaald geen moment voor een spoorexperiment.

1. Nederland heeft een uniek Hoofdrailnet

Het Hoofdrailnet verbindt onze steden en verenigt de provincies. Reistijd, halteringen, frequenties en capaciteit zijn landelijk optimaal op elkaar afgestemd en worden voortdurend verbeterd. We reden in de dienstregeling van 2025 bijvoorbeeld 1600 Intercity's meer dan het jaar daarvoor. 80 procent van onze reizigers hoeft onderweg niet over te stappen.

Het Hoofdrailnet sluit naadloos aan op de Nederlandse geografie en ruimtelijke inrichting. Wij hebben geen Londen of Parijs, steden waar iedereen 's ochtends naartoe wil en 's avonds weer uit moet. De politiek zetelt in Den Haag, onze hoofdstad is Amsterdam, kenniscentra zitten door het land verspreid. Dat zorgt ervoor dat de vervoersstromen anders zijn dan in Engeland of Frankrijk. Bij ons reist iedereen de hele dag overal naartoe en al die vervoersstromen zijn relevant.

Alternatieve orderingsvarianten vergroten de kans op extra overstappen, verslechterde aansluitingen en verschillen in tarieven, tickets en reizigersrechten. Dat vereist extra coördinatie. Wat voor reizigers nu één samenhangende treinreis is, versnipperd dan in deelreizen met verschillende



voorwaarden en verantwoordelijkheden. Uit onderzoek van het KiM blijkt dat dit de kwaliteit en reizigersbeleving ernstig onder druk kan zetten.¹

2. Het spoor heeft een publieke opdracht die zorgt voor maximale publieke waarde

Ons spoor verbindt steden en regio's en maakt werk, woningen en voorzieningen bereikbaar. De opbrengsten van rendabele lijnen helpen om ook verbindingen in stand te houden die financieel niet altijd uit kunnen, maar maatschappelijke wel van grote waarde zijn. Hetzelfde principe geldt voor voorzieningen op stations en de OV-fiets: de opbrengsten op Amsterdam Centraal en Utrecht Centraal helpen om OV-fietsen ook op stations als Nijkerk aan te bieden. Door het netwerk als geheel te organiseren, bewaken we die samenhang en maken we bijvoorbeeld ook afspraken over sociale veiligheid.

3. Ook na 2033 juridisch mogelijk

Ook na 2033 bieden de Europese regels de mogelijkheid voor onderhandse gunning. Gezien de relevante structurele en geografische kenmerken van het Nederlandse spoor, is aan deze voorwaarden goed te voldoen. De keuze voor de toekomstige marktordening moet daarom beginnen bij de vraag welke ordening het beste bijdraagt aan de doelen voor het Nederlandse spoor.

4. Andere orderingsvarianten brengen hogere kosten en meer complexiteit voor reizigers

Alternatieve orderingsvarianten kosten meer, zijn ingewikkelder en minder flexibel. Wie het netwerk opknipt voegt kosten toe voor transitie en coördinatie. Wil je met meerdere vervoerders het huidige aantal NS-treinen te laten rijden, heb je ongeveer 10 procent meer rijdend personeel, 10 procent meer materieel en tot 20 procent meer bijsturing nodig. Daarbovenop komen dan nog de infrastructurele investeringen in bijvoorbeeld opstelcapaciteit, wissels en passeersporen. Dit zijn geen theoretische risico's. In het Verenigd Koninkrijk zitten ze middenin een enorme operatie om te herstellen van decennialange marktwerking. Die fout kan Nederland zich besparen. Laten we onze energie en middelen besteden aan het versterken van het goed functionerende stelsel dat we hebben, dat ze aan de andere kant van de Noordzee juist als een voorbeeld voor zichzelf zien.

5. Maak werk van betere internationale spoorverbindingen

Als NS willen we dat de trein voor internationale reizen tot 700 kilometer het beste vervoermiddel is. Dat vraagt om een betrouwbaar en gebruiksvriendelijk product en om goede afspraken tussen overheden, vervoerders en infrabeheerders. NS wil hieraan bijdragen door reizigers makkelijk internationale tickets te laten kopen en samen met anderen internationale treinen te rijden. Met het kabinet willen we werken aan een visie op internationale treinen die in lijn is met de Europese inzet voor meer internationale verbindingen. Daarnaast pleit NS ervoor dat Nederland samen met Duitsland, België en de Europese partners een gezamenlijke agenda maakt voor de belangrijkste internationale spoorcorridors. Waarom leggen we niet per corridor vast welke capaciteit, frequentie en infrastructuur nodig zijn om deze verbindingen betrouwbaar te laten groeien?

Tot slot

NS is niet tegen vernieuwing of concurrentie. Wel zijn we ervan overtuigd dat goed openbaar vervoer altijd begint met een samenhangende en publiek gestuurde hoofdrailnetconcessie. De vraag is simpel: wat levert aantoonbaar de beste resultaten voor de reiziger op? NS ziet binnen een nieuwe hoofdrailnetconcessie natuurlijk altijd ruimte voor vernieuwing en verbetering. We willen internationaal treinverkeer verbeteren, onze kwaliteit en weerbaarheid versterken en blijven bouwen aan een betaalbaar spoornetwerk dat alle Nederlandse provincies verenigt.

¹ De Haas, M. & Verheij, F. (2026). Elke overstap telt: de weerstand die reizigers hebben tegen overstappen tijdens treinreizen. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), 27 augustus 2026. [Link naar de publicatie.](#)

