

Position paper internationaal spoorvervoer

T.b.v.: Rondetafelgesprek Internationaal Spoorvervoer Tweede Kamer d.d. 5 juni 2025

Reizigersvereniging Rover ziet veel kansen voor een krachtige impuls aan het internationale spoorvervoer. Reizigers willen graag met de trein de grens over, maar lopen daarbij nu te vaak aan tegen barrières. Barrières in de ticketverkoop, in het bestaan van verbindingen en frequenties. Door als Nederland nu de juiste besluiten te nemen, kan een boost voor het treinverkeer ontstaan. Daarnaast is een stevige positie van Nederland in de Transportraad nodig om Europese regelgeving af te stemmen. Te vaak zijn in de Europese ministerraad verbeteringen voor het grensoverschrijdende spoorvervoer zoals een betere bescherming van reizigersrechten en meer marktwerking tegengehouden uit bescherming van de nationale spoorbedrijven. In dit position paper volgen we de thema's die u in de uitnodiging benoemde. Er zijn ook andere elementen die van belang zijn.

1. Ticketing

Het kost reizigers nog te vaak te veel moeite om een ticket te kopen voor internationale treinen. Voor geijkte bestemmingen als Parijs en Berlijn lukt dit veelal wel, maar ook voor deze bestemmingen geldt dat er bij werkzaamheden te vaak zaken fout gaan. Voor bestemmingen met een overstap, met name richting het zuiden, is het vinden van het juiste ticket zeer complex. Het is noodzakelijk dat er een boekingssysteem komt voor heel Europa waar reizigers voor treinen van verschillende vervoerders tickets kunt aanschaffen. Dat hoeft niet persé een centraal boekingssysteem te zijn. Het kunnen ook boekingssystemen zijn die elkaar beconcurreren. Dit vraagt wel een gelijk speelveld zodat deze boekingssystemen allemaal een volledig aanbod kunnen bieden.

Nationale spoorbedrijven beschermen hun verkoopsystemen. De CER-roadmap was veelbelovend, maar het beloofde resultaat is niet behaald. Deze trage voortgang moet met Europese regelgeving worden doorbroken. Daarop vooruitlopend zou de overheid NS met alle mogelijke middelen moeten stimuleren om stappen te zetten, zowel als concessieverlener en als aandeelhouder. NS biedt immers in Nederland het grootste verkoopkanaal en is daarom moreel verplicht om alles te doen wat kan.

Wij stellen voor dat u de staatssecretaris vraagt de Kamer middels halfjaarlijkse rapportages te informeren over de verkrijgbaarheid van tickets naar alle bestemmingen in Europa via NS en concrete deadlines te vragen voor het beschikbaar komen van elke bestemming in Europa.

2. Reizigersrechten

Wanneer reizigers onderweg zijn, willen ze op hun eindbestemming komen. Om reizigers te beschermen bevat de Europese Reizigersrechten verordening verplichtingen voor vervoerders bij vertragingen en uitval. Toch is de bescherming van reizigers onvoldoende. Onder druk van vervoerders en de Transportraad zijn voorstellen van Parlement en Commissie afgeschaald. Zo zijn vervoerders niet verplicht om doorgaande tickets aan te bieden. Daardoor worden reizen - zonder dat de meeste reizigers dit weten - administratief opgeknipt. Hierdoor verschuift het risico van vertraging en uitval van de vervoerder naar de reiziger. De zorgplichten uit de verordening zijn bij deze administratieve opknippen niet verplicht. Hierdoor hebben reizigers geen recht op doorreizen met de volgende trein of alternatief vervoer en ook geen recht op geld terug bij vertraging voor de gemiste aansluiting. Een kopgroep van vervoerders heeft aanvullende afspraken gemaakt (de zogenaamde Agreement on Journey Continuation), maar deze afspraken zijn niet afdwingbaar en (vrij) onbekend bij het uitvoerend personeel, laat staan de reiziger.

Als reizigersvertegenwoordiger merken we dat we vaak met vervoerders in gesprek moeten over de verordening, ook met vervoerders die rijden onder een concessie. Ook als de verordening helder is, wordt de reiziger vaak onvoldoende geïnformeerd over zijn rechten en moeten wij vervoerders vaak wijzen op hun verplichtingen. Het uitvoerende personeel, ook bij de klantenservices, heeft vaak onvoldoende kennis van de rechten van reizigers waardoor reizigers onterecht worden neergezet als zwartrijders of niet krijgen waar ze recht op hebben. We vinden het veelzeggend dat Rover zelf een brochure heeft moeten uitgeven over het vervoer van en naar België¹. Op verbindingen met Duitsland geldt dat op papier de rechten voor reizigers voldoende geregeld zijn, maar in praktijk weerbarstig is.

Samengevat voelt het internationaal reizen voor de reiziger vaak als een loterij. Vooraf is onduidelijk welke rechten een reiziger heeft, tijdens een reis is de reiziger overgeleverd aan de grillen van de dag en achteraf verwijzen vervoerders te vaak naar elkaar.

Nederland kan betere rechten in Europese verordeningen zoals verplichte doorgaande tickets en informatie over reizigersrechten aan de reiziger aanjagen. Vooruitlopend daarop kan overwogen worden nationale eisen op te stellen. U kunt via de HRN-concessie de concessiehouder verplichten doorgaande ticketing eenzijdig aan te bieden. U zou verder de positie van toezichthouder op de passagiersrechten ILenT, kunnen verstevigen.

3. Capaciteitsverdeling: meer garanties

De capaciteit op het spoor wordt nu per jaar verdeeld. Dat levert voor vervoerders grote risico's op, er is immers geen zekerheid op continuïteit. Een Kaderovereenkomst waarmee een vervoerder voor 5 tot 10 jaar capaciteit toegewezen kan krijgen biedt een oplossing. In Nederland wordt het instrument van de kaderovereenkomst niet ingezet omdat de AMvB capaciteitsverdeling geen waarde hecht aan een dergelijke kaderovereenkomst. Daarmee is de toegevoegde waarde van een kaderovereenkomst ook nihil en biedt het niet de zekerheid waar reizigers naar zoeken.

U kunt de AMvB capaciteitsverdeling aanpassen zodat Kaderovereenkomsten waarde krijgen en daarmee zekerheden voor vervoerders bieden.

4. Aankoop nieuwe treinen

Aanschaf van treinen vraagt veel kapitaal en zorgt voor een tweede hoge toegangsdrempel voor nieuwe aanbieders. Het is niet voor niets dat bij aanbestedingen voor concessies steeds vaker het materieel eigendom is van de overheid of dat er een regeling is voor overname van materieel in een nieuwe concessietermijn. Voor open toegang vervoer zijn dit soort regelingen er niet.

Overheden kunnen materieel aanschaffen voor een impuls aan het internationaal vervoer en aan de Europese industrie. Dit materieel kan dan geleased worden door vervoerders.

5. Kosten vervoerders verlagen

De kosten voor gebruik van de infrastructuur voor vervoerders zijn hoog. Voor gebruik van de HSL geldt in Nederland een aanzienlijk hogere gebruikersvergoeding dan voor het conventionele spoor. Dit maakt het voor internationale spoorvervoerders lastiger om de businesscase voor nieuwe verbindingen rond te krijgen. Wij zien geen reden voor deze fors hogere gebruikersvergoeding.

Verlaag de gebruikersvergoeding voor de HSL in Nederland naar het niveau van het conventionele spoor.

¹ De brochure is te downloaden via www.rover.nl/eurocity. Later dit jaar volgen brochure voor treinen naar Duitsland en over reizigersrechten