

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1994

Vragen van het lid **Van Ginneken** (D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Rover verrast door mogelijke weigering van Interrail op de ICE»* (ingezonden 6 februari 2023).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 24 maart 2023).

Vraag 1

Kunt u bevestigen dat mensen met een zogeheten Interrail pas komende zomer inderdaad geen gebruik kunnen maken van ICE-treinen richting Duitsland?¹

Antwoord 1

De NS heeft mij laten weten dat deze berichtgeving niet klopt en betreurt dat dit zo naar buiten is gekomen. NS heeft haar eigen berichtgeving aangepast in lijn hiermee. Wel heeft de NS een pakket aan tijdelijke beheersmaatregelen in ontwikkeling om de topdrukke in de ICE treinen richting Duitsland van afgelopen zomer in de zomerperiode van 2023 te voorkomen en ervoor te zorgen dat iedereen veilig en prettig kan reizen. Daarbij wordt naar verschillende scenario's gekeken. NS verwacht medio april meer duiding hierop te kunnen geven.

Vraag 2

Zo ja, wat is uw appreciatie van dit nieuws?

Antwoord 2

Het is mijn ambitie om het internationaal treinvervoer van en naar Nederland te verbeteren. Ik zie daarom graag dat er wordt ingezet op het bieden (en uitbreiden) van vervoerscapaciteit, zodat er aan de groeiende vraag naar treinreizen richting Duitsland kan worden voldaan. De capaciteit op het spoor en van treinen is echter niet onbeperkt en kan ook niet altijd op de korte termijn zomaar worden uitgebreid.

¹ Rover, 3 februari 2023, «Rover verrast door mogelijke weigering van Interrail op de ICE», <https://www.rover.nl/nieuws/31-internationaal/2196-rover-verrast-door-mogelijke-weigering-van-interrail-op-de-ice>.

Vraag 3

Is de NS voornemens Interrail op meer internationale treinen ongeldig te verklaren?

Antwoord 3

Het is een gezamenlijk voornemen van NS en DB om de geldigheid van Eurail/Interrail passen op andere internationale treinen tussen Nederland en Duitsland niet ter discussie te stellen.

Vraag 4

Hoeveel mensen maken gebruik van een Interrail pas op Nederlandse internationale treinen?

Antwoord 4

Dergelijke cijfers zijn bij mijn ministerie en bij NS niet bekend. NS beschouwt dit als één van de vrij reizen-kaarten en houdt daarom geen specifieke administratie voor de Interrail pas bij.

Vraag 5

Heeft de NS reizigersorganisaties geconsulteerd over deze stap? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat was het advies?

Antwoord 5

Mijn ministerie vervult geen formele rol binnen het consultatieproces tussen vervoerders en reizigersorganisaties. Desgevraagd hebben NS en Rover mij geïnformeerd dat op 31 oktober 2022 Rover is geïnformeerd over de ervaringen van NS en DB van afgelopen zomer, de noodzaak om maatregelen te nemen, alsook de destijdsse denkrichtingen over maatregelen. Naar aanleiding van de berichtgeving van 3 februari jl. is wederom contact geweest. Daarbij gaf NS aan de gezamenlijke maatregelen van NS en DB nog in voorbereiding te hebben om de topdrukke van afgelopen zomer in 2023 te voorkomen. Rover heeft toen NS laten weten nauw betrokken te willen worden en mee te willen blijven denken over de inzet van het pakket aan tijdelijke maatregelen om topdrukke in ICE-treinen komend jaar te voorkomen. Rover geeft desgevraagd aan geen adviesaanvraag van NS ontvangen te hebben en op hoofdlijnen door NS over het pakket van maatregelen in een LOCOV thema-sessie op 14 maart jl. geïnformeerd te zijn. Het is aan NS om de leden van het LOCOV te informeren over besluiten ten aanzien van beheersmaatregelen.

Vraag 6

Zijn er andere spoorvervoerders (dan de NS) die grensoverschrijdende en internationale verbindingen aanbieden en die Interrailers toegang weigeren?

Antwoord 6

Ja. De Frecciarossa-trein van Trenitalia tussen Milaan en Parijs is bijvoorbeeld uitgesloten voor Eurail/Interrail pashouders, net als de Ski- en Zonthalys en de seizoentreinen van Eurostar. Daarnaast zijn er verscheidene treindiensten waar een extra toeslag bovenop de Eurail/Interrail pas nodig is, waarna deze pas als geldig vervoersbewijs wordt geaccepteerd. Ook dient een Eurail/Interrail houder regelmatig (tegen kosten) een zitplaats te reserveren. Dit is in de regel vaak van toepassing op hogesnelheidsverbindingen, intercity's en (lokale) trajecten bediend door private partijen. De Eurostar en Thalys zijn voorbeelden van treindiensten van en naar Nederland waarvoor een extra toeslag wordt betaald. Op de Franse TGV-treinen dient een Eurail/Interrail houder bijvoorbeeld altijd tegen kosten een zitplaats te reserveren. Dergelijke afspraken worden door vervoerders gemaakt in samenspraak met Eurail.

Vraag 7

Vindt u het weren van Interrailers op ICE-verbindingen een drempelverhogende of -verlagende werking heeft op het gebruik van internationaal treinverkeer? Hoe verhoudt zich dat tot het Europese actieplan dat internationaal personenvervoer per trein moet stimuleren, o.a. door inzet op laagdrempelige toegang voor reizigers?

Antwoord 7

Net zoals de leden van uw Kamer zou ik het liefst zien dat de het internationale treinvervoer kan voldoen aan de (groeierende) capaciteitsvraag. In de praktijk is dit echt niet altijd mogelijk, omdat er belemmeringen of limieten zijn om het internationale treinvervoer nu al verder te laten groeien. Ik werk in lijn met het Europese actieplan – samen met Europese buurlanden, vervoerders en beheerders daarom hard aan het wegnemen van de belemmeringen en stimuleren van het gebruik van internationale treinen. Tegelijkertijd is het aan individuele vervoerders om maatregelen te nemen en daarbij rekening te houden met de bedrijfseconomische afwegingen, levertijden en personeelsbeleid.

Eurail/Interrail is een mooi voorbeeld van het stimuleren van treingebruik, waarbij het voor meer mensen mogelijk wordt om eenvoudig per trein op vakantie te gaan. Daarnaast maken veel jongeren via Interrail kennis met de mogelijkheden die het Europees spoor netwerk te bieden heeft. Gemak van reizen hoort op één te staan bij dergelijke (eerste) ervaringen met internationaal treinreizen.

Vraag 8

Wat zijn de bestaande en voorgenomen afspraken rond het gebruik van Interrail in de huidige en toekomstige Hoofdrailnetconcessie?

Antwoord 8

Als concessieverlener reguleert mijn ministerie de tarieven van beschermde kaartsoorten (waaronder binnenlandse enkele reizen tweede klas vol tarief, en de binnenlandse maand- en jaar(traject)kaarten tweede klas). Voor overige reizen, zoals Eurail/Interrail, bepaalt de NS zelf de tarieven en kaartsoorten die zij hanteert. Vervoerders kunnen zich via uitgever Eurail aansluiten bij Eurail/Interrail en hebben de vrijheid om in overleg met Eurail maatregelen te nemen om vraag en aanbod te reguleren. Dit uitgangspunt ben ik ook voornemens te hanteren voor de nieuwe Hoofdrailnetconcessie.

Vraag 9

Welke maatregelen treft NS om reserveren aan te moedigen onder Interrailers in ICE treinen?

Antwoord 9

NS moedigt reizigers die een ticket voor ICE-treinen boeken via NS International aan om daar een stoelreservering bij te kopen. Reizigers die hun ticket via NS of DB bestellen, krijgen daarnaast gedurende het boekingsproces een dringend advies te zien om een zitplaats te reserveren zodra er drukte op de trein wordt verwacht.

Vraag 10

Wat zijn de mogelijkheden om, en obstakels bij, het verhogen van de frequentie naar deze bestemmingen?

Antwoord 10

Op de middellange termijn is een verhoging van de frequenties naar Duitse bestemmingen met hogesnelheidsmaterieel te verwachten. DB heeft nieuw ICE-materieel besteld dat in 2024/2025 op het spoor komt. Dat levert een mogelijke verhoging van de reizigerscapaciteit op door de inzet van langere treinen, met een mogelijke frequentieverhoging in een later stadium. Verder wordt er momenteel gewerkt aan infrastructurele knelpunten en beschikbare capaciteit op het spoor. Zo wordt Amsterdam Centraal verbouwd om aan de verwachte reizigersgroei te kunnen voldoen en wordt er een extra derde spoor aangelegd aan de Duitse kant van de grens tussen Zevenaar en Oberhausen. Wanneer het derde spoor wordt opgeleverd biedt dit mogelijkheden voor versnelling op het traject, eventuele frequentieverhoging en het ontstaan van nieuwe treinverbindingen.

Vraag 11

Wat is de stand van zaken van het onderzoek naar het eventueel laten doorrijden van de ICE naar Frankfurt richting München?²

Antwoord 11

Onderzoek naar het eventueel laten doorrijden van de ICE Amsterdam-Frankfurt naar München wordt uitgewerkt door Eurolink, een samenwerkingsverband van verschillende Europese spoorpartners. ProRail is hier één van de initiatiefnemers van met de steun van mijn ministerie. Hoewel het onderzoek nog loopt, zijn er de eerste signalen dat door laten rijden van de ICE International naar München mogelijk is in de nabije toekomst wat betreft de infrastructuur. Infrabeheerders constateren in samenwerking met het Oostenrijkse SCHIG dat meer doorgaande treinpaden naar München mogelijk worden. Momenteel rijden er zeven treinen per dag op het traject Amsterdam-Frankfurt. NS International heeft ook de ambitie uitgesproken om deze rechtstreekse verbinding tussen Amsterdam en München aan te willen bieden en kijkt daar nu serieus naar samen met DB.

² Toezegging gedaan in commissiedebat Spoor, d.d. 7 oktober 2022.