



Knelpunten en omissies in het internationale treinverkeer in de EU

Door Bart Giepmans, internationaal treinreiziger, journalist en auteur van de boeken Perron Europa.

Gebaseerd op eigen ervaringen en die van bevriende hardnekkige gebruikers van het Europese treinsysteem.

Europa per trein – je moet het echt willen

Internationaal treinreizen in Europa vereist momenteel een stevige dosis doorzettingsvermogen – of, zoals een oud-collega het samenvatte: "Een licht masochistische levenshouding is bevorderlijk voor het maken van internationale treinreizen."

De trein kán het duurzame, comfortabele alternatief zijn voor de auto of het vliegtuig, maar dan moet het Europese treinsysteem fundamenteel betrouwbaarder, gebruiksvriendelijker en toegankelijker worden.

Wat gaat er mis of kan beter?

Versnippering door liberalisering

De Europese spoormarkt is geliberaliseerd, wat heeft geleid tot meer concurrentie, aanbod en variatie in kwaliteit. Maar ook tot extreme versnippering: meer dan 100 spoorbedrijven, ieder met eigen voorwaarden, boekingssystemen en dienstregelingen. Samenhang ontbreekt. EU-beloftes voor één geïntegreerd Europees boekingssysteem blijven al decennia uit. Daardoor is het boeken van internationale tickets in veel gevallen een uitdaging. De Interrail Pas is goed voor onbeperkt treinreizen in 33 landen en is de afgelopen jaren aanzienlijk populairder geworden, maar de 'vrijheid' wordt enigszins beperkt door verplichte reserveringen en contingenten voor onder meer Eurostar en Franse TGV's.

Grenstreinen: goede basis, slechte betrouwbaarheid

Het regionale grensoverschrijdende treinverkeer tussen Nederland en Duitsland is flink gegroeid: op zes trajecten rijden nu 120 treinen per dag. Georganiseerd en gefinancierd door regionale overheden, om grensregio's te verbinden. Ze zijn echter ook cruciaal als alternatief bij uitval van langeafstandstreinen. Maar: grensverbindingen zijn vaak slecht op elkaar afgestemd en de grenstreinen vallen veel te vaak uit – meestal door personeelstekort of defect materieel. Voor reizigers is dit frustrerend en onvoorspelbaar. Betrouwbaarheid is hier de sleutel tot succes. *Voorbeeld: Route Eindhoven – Venlo – Düsseldorf.*

Internationale langeafstandstreinen: structureel onbetrouwbaar

Werkzaamheden aan het spoor worden steeds vaker opgelost door het langdurig stilleggen van trajecten – ook internationale hoofdverbindingen. Bijvoorbeeld: dagenlang geen treinen tussen Amsterdam en Berlijn. Daarbij komt het ontbreken van reservematerieel en -personeel. Als er iets misgaat, is er geen buffer meer. Reizigers worden vaak laat of helemaal niet geïnformeerd en blijven letterlijk en figuurlijk in de kou staan. Door structurele problemen bij DB zijn vertragingen in Duitsland aan de orde van de dag.

De NS Reisplanner houdt op bij de grens

Voor binnenlandse reizen gebruik je de NS Reisplanner, de nummer één treinapp in Nederland. Een prima app, maar deze houdt qua ticketverkoop letterlijk op bij de grens. Voor internationale trajecten – zelfs korte ritten over de grens zoals Breda–Antwerpen of Venlo–Mönchengladbach – moet je omschakelen naar de aparte, trage NS International-website met beperkte mogelijkheden (veel kenners boeken liever direct bij DB, Eurostar of andere aanbieders). Deze digitale drempel is klantonvriendelijk en onnodig.

Ontbrekende langeafstandstreinen

Langeafstandsverbindingen naar Duitsland rijden niet vaak. Zowel naar Berlijn als naar Frankfurt slechts 6x per dag. De frequentie zou omhoog moeten kunnen

Naar Brussel en Parijs is het aanbod tegenwoordig wel hoogfrequent. Eurostar naar Parijs is aantrekkelijk en snel. Maar Eurostar is vrijwel monopolist en last-minute tickets zijn duur. Goedkopere tarieven zijn vaak al vroeg uitverkocht. Dan maken reizigers toch de keuze voor auto, Flixbus of vliegtuig. Een concurrent op de HSL zou wellicht uitkomst bieden (*voorbeeld: Spanje*).

Veel reizigers zien overstappen in Parijs als hindernis (je reist met de metro van Gare du Nord naar een van de andere stations). De Zon-Thalys Amsterdam- Marseille is door Eurostar afgeschaft. Nederland zou gebaat zijn bij meer directe treinen van Amsterdam naar bijvoorbeeld Lyon, Marseille, Genève, Barcelona, maar ook weer naar Basel en verder.

Aanbevelingen

Investeer in één Europees boekingssysteem

Maak van open toegang tot reisinformatie en boekingsdata een EU-verplichting voor alle spoorvervoerders. De treinreiziger verdient één overzichtelijk, betrouwbaar en volledig boekingsplatform – net zoals in de luchtvaart.

Specifiek voor Nederland: bied nationale en (de meeste gevraagde) internationale verbindingen in één geïntegreerd, gebruiksvriendelijk systeem aan, zoals ook Deutsche Bahn doet in de DB Navigator App.

Herstel de betrouwbaarheid van grensoverschrijdende treinen

Zorg voor structurele inzet van reservepersoneel en -materieel bij regionale en langeafstandslijnen. Stimuleer samenwerking in plaats van afschuiven van verantwoordelijkheden bij verstoringen.

Bouw het netwerk uit – meer langeafstandstreinen

Introduceer vanuit Nederland uurdiensten naar Berlijn en Frankfurt. Herstel directe verbindingen naar Zuid-Frankrijk en onderzoek nieuwe verbindingen, zonder overstap in Parijs, naar bijvoorbeeld Lyon, Genève, Barcelona. Een Europese treinstrategie vraagt ook om Nederlandse ambitie.

Vermijd langdurige onderbrekingen van internationale lijnen

Werkzaamheden aan hoofdverbindingen moeten in overleg met buurlanden en met zo min mogelijk verstoring voor internationale reizigers gepland worden. De trein moet op lange afstanden betrouwbaar blijven rijden.

Conclusie

Het internationale treinverkeer biedt enorme kansen – maar is op dit moment nog te ingewikkeld, te onbetrouwbaar en te ontoegankelijk. De techniek is er, de markt is er, de reizigers zijn er. Wat ontbreekt, is regie. Het is tijd dat Nederland zich binnen Europa sterk maakt voor een beter functionerend spoor – met de reiziger als uitgangspunt.