

KENNISKRING INTERNATIONAAL RAIL: FACTS & FIGURES



KENNISKRING INTERNATIONAAL RAIL: FACTS & FIGURES

WELKOM!



WELKOM



Dirk-Jan Brakel, 3PT

AGENDA

- 01 Welkom | Dirk-Jan Brakel, 3PT
- 02 Ontwikkelingen & uitdagingen internationaal reizigersvervoer | Robert Boot, I&W
- 03 Europese ontwikkelingen en capaciteitsverordening | Renske Breevoort, ProRail
- 04 Pauze
- 05 GoVolta; de eerste 100 dagen | Hessel Winkelman, GoVolta
- 06 Plenair programma en afronding
- 07 Netwerkborrel





Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Internationaal reizigersvervoer per spoor

Ontwikkelingen en uitdagingen



Is het glas half vol of half leeg?

- › De markt voor het internationaal reizigersvervoer per spoor ontwikkelt zich.
- › En zal dat ook blijven doen....
- › Verdere groei vraagt wel om gerichte actie op een aantal specifieke uitdagingen
- › De aangekondigde visie vanuit IenW zal daar een richting geven.
- › En daarbij graag jullie input!



Groei!

- › 9-10 mln treinreizigers per jaar (ca. 2% van totaal aantal treinreizigers)
- › Corona-dip ligt achter ons
- › Vergelijking: relatief hoog aandeel internationale treinreizigers ten opzichte van veel Europese landen
- › Met name leisure, groei zakelijk vooral tot 500km
- › IMA: verdere groei mogelijk bij benutting netwerk



Trouw

Lo

duurzaamheid | gezondheid | vandaag | WK voetbal | verdieping | pod

Mobiliteit

Het spoor kan de groei aan treinvakanties niet bijbenen





International Rail Passenger Platform

- › Resultaten monitoring 2026: groei aantal internationale treinverbindingen tot 22%
- › Diverse nieuwe aanbieders op de markt
- › Internationale treinen scoren vaak minder op kwaliteitsaspecten als betrouwbaarheid, snelheid, frequentie, etc.

Type of train	Regional	Intercity	High-speed	Night train	Tram
Connections Europe	192	217	116	51	11
Average daily	9,04	1,84	2,58	1	13
Aggregate	1.737	400	300	51	143
Trains total	2.632				
Average of services per day	5,5				



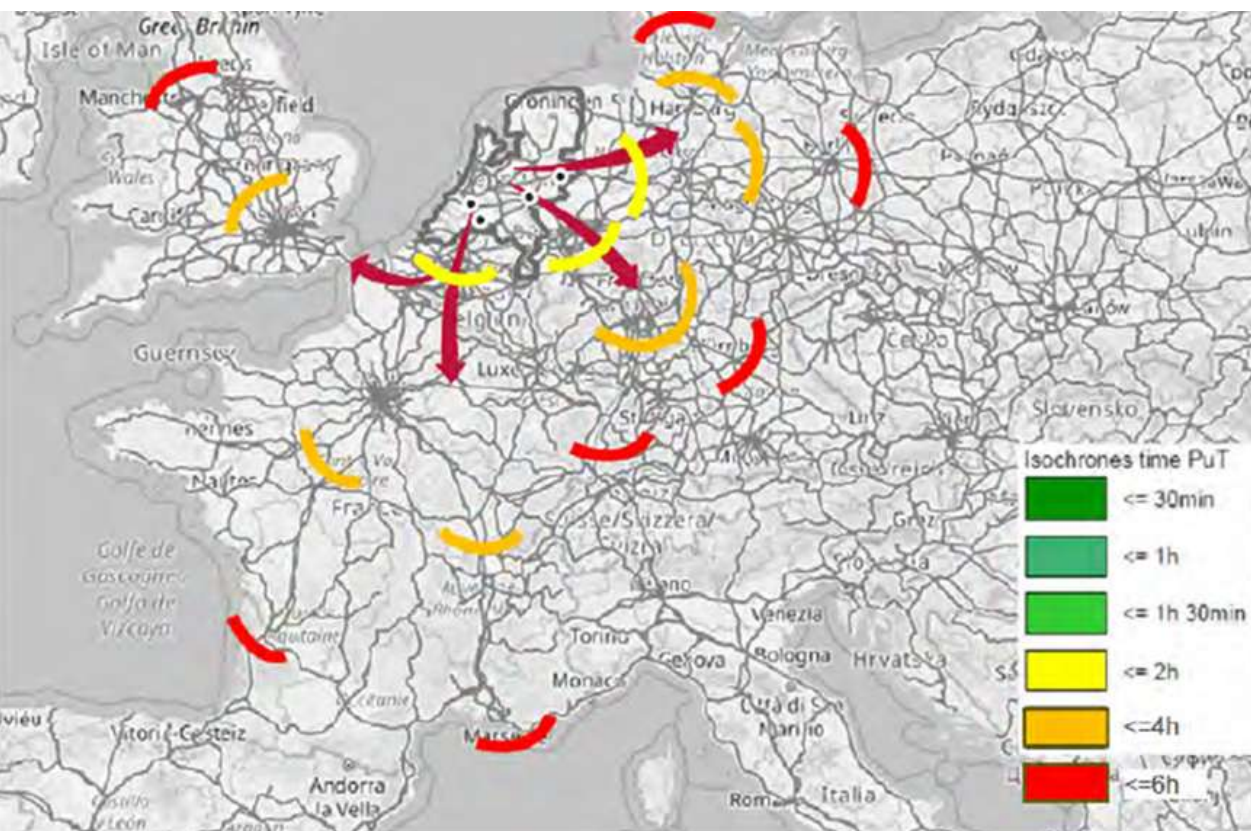
Positionering NL: eindpunt en/of knoop?



- > Kwaliteitsimpulsen van en naar NL afgelopen jaren:
 - Uitbreiding aanbod Londen, Brussel en Parijs
 - Versnelling IC Berlijn
 - Nieuwe nachttreinverbindingen (European Sleeper)
 - GoVolta richting Berlijn en Parijs
 - Regionale verbindingen
 - Diverse aanvragen bij ACM



Internationale bereikbaarheid: de trein als alternatief



- › Snelheid en reisduur
- › Duurzaamheid
- › Relatie met Europese ambities
- › Personen- en goederenvervoer
- › Verknoping met binnenlands vervoer
- › Grensknooppunten

Politieke context internationaal spoor



We geven ruimte aan innovatieve
nieuwe aanbieders
op het spoor, specifiek voor
nachttreinen en
internationale spoorverbindingen.
*Uit: Aan de slag, regeerakkoord
2026-2030*

De staatssecretaris zegt toe na
de zomer de Kamer een analyse
te sturen over hoe het traject
Eindhoven-Düsseldorf verlopen
is. Dit wordt ingebed in de brief
inzake de algemene visie op het
internationaal spoor.
Uit: CD spoor, 3 juni 2026

- > Europese agenda
 - TEN-T: richting strategie NL
 - High Speed Rail plan
 - Connecting Europe Facilities
 - Verordening capaciteitsmanagement
 - Voorstel ticketing en passagiersrechten
- > België
 - Vervolg op intentieverklaring
 - Corridorstudie Amsterdam-Brussel
 - Brainport-Brussel
- > Duitsland
 - Veel en omvangrijke werkzaamheden
 - 3^e spoor Emmerich-Oberhausen
- > Regio/MIRT
 - Projecten
 - Grensregio's, verbondenheid



Werkprogramma Internationaal Spoor (2022)

- › Diverse kwaliteitsverbeteringen tot stand gebracht; onder meer:
 - Start Drielandentrein
 - Versnelling IC Amsterdam-Berlijn
 - Meer treinen en versnelling IC Amsterdam-Brussel
 - Meer treinen Amsterdam-Londen
 - Combinatie tussen infra, exploitatie en logistiek
- › Voorzien:
 - Heropening Groningen-Leer (najaar 2026)
 - Start Coevorden Bad-Bentheim (december 2026)
 - IC Eindhoven-Düsseldorf (aandachtspunt)
- › Actieagenda Trein-Luchtvaart



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Werkprogramma Internationaal Spoor 2022

Op weg naar een internationale strategie met concrete stappen om te komen tot verdere verbetering van het personenvervoer





Analyse internationaal spoor

- › 2025: diverse studies gedeeld met TK vooruitlopend op visie internationaal spoor
- › ProRail: Het bestaande spoornetwerk biedt nog veel mogelijkheden via de HSL Zuid en de routes naar Duitsland via Zevenaar en Hengelo. Hiertoe is snel actie mogelijk én nodig:
 - Zet in op korte termijn groei met opvullen van paden op de bestaande infra (samenwerking met vervoerders, afstemming internationaal en kaders open toegang).
 - Implementeer ERTMS met prioriteit op de hoofdroutes.
 - Onderzoek de lange termijn voor verdere doorgroei (en kom tot keuzes).
- › Andere studies: nachttreinen, Air-Rail, toekomstscenario's
- › 2 juni jl: Rapport kaderovereenkomsten gedeeld met TK



Ruimte voor nieuwe, innovatieve aanbieders

- › Beschikbaarheid capaciteit (over grenzen heen)
- › Snelheid en frequentie
- › Meerjarige zekerheid
- › Materieel
- › Interoperabiliteit
- › Ticketing en distributie



Potentie internationale nachttreinen

Drempels en beleidsinstrumenten

Eindrapportage – V1.1

Juni 2025





Uitwerking ambities regeerakkoord

- › Toegezegd na de zomer.
- › Voortbouwend op diverse studies
- › Rekening houdend met financiële situatie Mobiliteitsfonds
- › Vooral ook de agenda bepalen



Wat zijn dilemma's?

- › Hoe brengen we versnelling aan bij internationale projecten?
- › Wat is het (mogelijke) belang van internationaal reizigersvervoer per spoor?
- › Financiële middelen beperkt, dus we moeten zeker ook faseren. Welke prioriteiten zien we voor de ontwikkeling van het internationaal spoornetwerk?
- › Ruimte voor nieuwe aanbieders: waar ligt rol voor rijk, waar voor sector?

⊕ **Opmars internationale treinen zet Belgisch spoornet onder druk: “Binnenlandse verbindingen mogen niet sneuvelen”**



Dit jaar geldt Brussel-Zuid, het knooppunt van internationaal treinverkeer in België, als verzadigd. © Jonas Roosen/belga

Railforum

29 juni 2026

Europese ontwikkelingen
en de Europese
Capaciteitsverordening



ProRail

Railforum

29 juni 2026

Europese ontwikkelingen
en de Europese
Capaciteitsverordening

- 
- 1 Ontwikkelingen in de spoormarkt
 - 2 Europese Capaciteitsverordening
 - 3 Planningsproces: nu en straks
 - 4 Tijdlijn

1. Ontwikkelingen in de spoormarkt

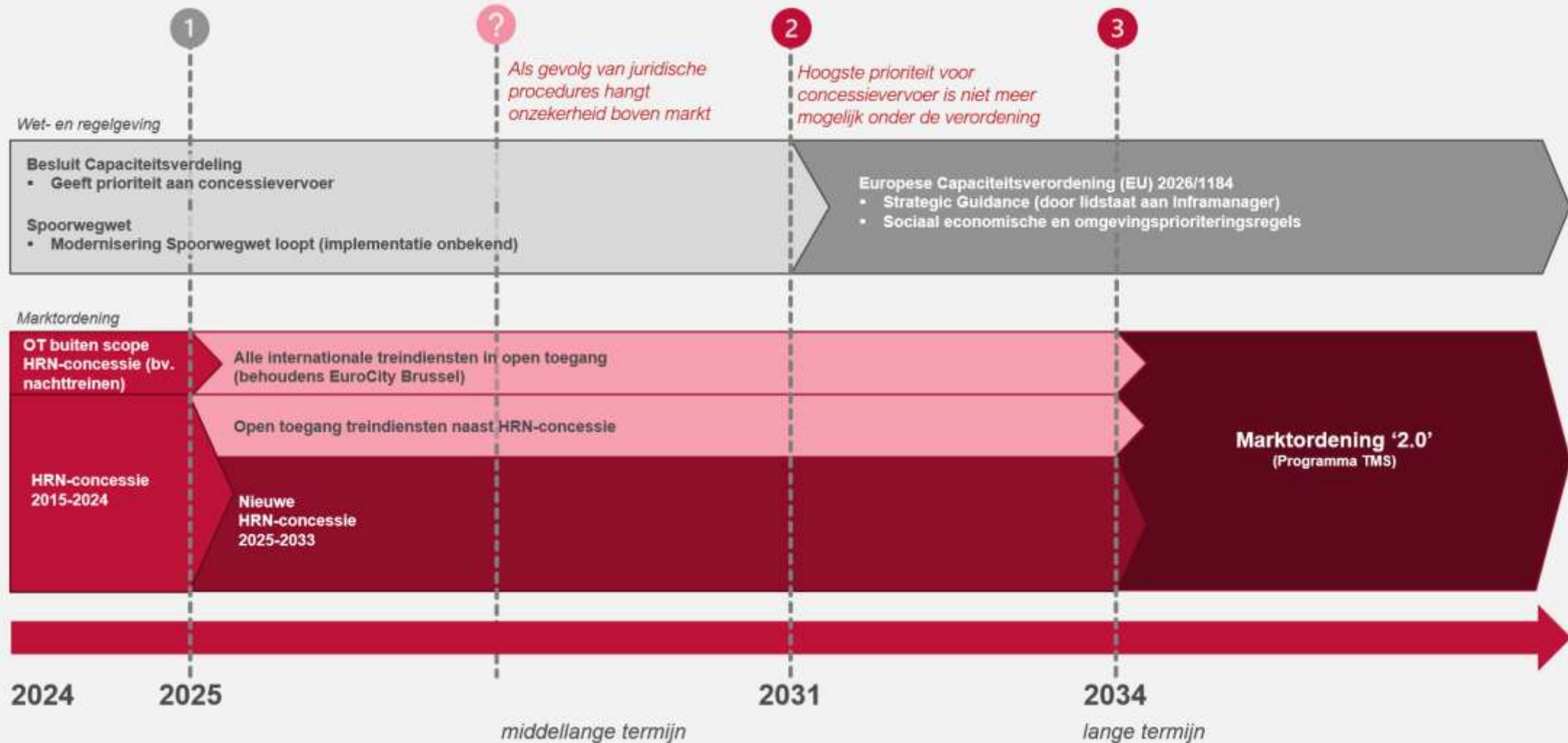
Stappen in de ontwikkelingen naar één Europese Spoorwegruimte

- 2012 Richtlijn 2012/34
- 2016 Vierde Spoorwegpakket
- 2026 Capaciteitsverordening (EU) 2026/1184
- ... En er zal meer komen vanuit Europa



Schets van het speelveld

Er zijn meerdere verandermomenten waarop de sector zich moet voorbereiden



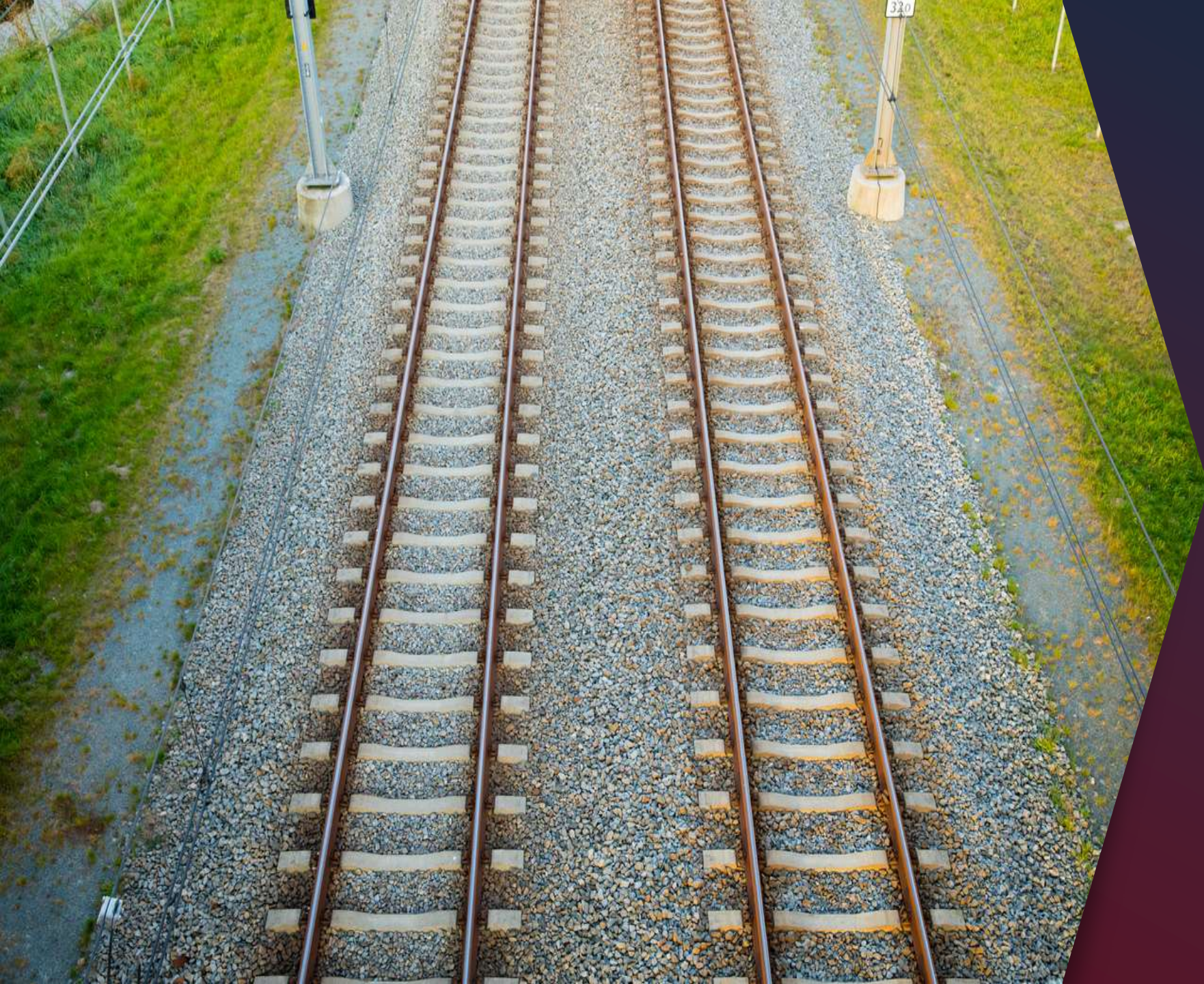
2. Europese Capaciteitsverordening

Doel van de verordening

- De nationale benadering omzetten naar een Europese
- Kwaliteit van de diensten te verbeteren
- Concurrentiepositie van het spoor, zowel op nationaal als internationaal vlak, te verbeteren

Bekrachtigt het sector initiatief van Timetable Redesign (TTR)





Algemeen Beeld

- Samenspel tussen overheid, inframanager en vervoerders verandert
- De inframanager krijgt meer regie in het capaciteitsproces
- De overheid kan 'Strategic Guidance' mee geven aan inframanager
- Scope is het gehele spoornetwerk
- Capaciteitsconflicten worden opgelost met sociaal-economische en omgevingscriteria

TEN-T Corridors core en extended core network

Goederen



Reizigers



Strategic Guidance

Algemeen

- Overheid aan Inframanager
- Stuur op overheidsdoelen en spoorontwikkeling

Bindend (*kan*)

- Sturen op volumes
- Klok vaste dienstregeling
- Kaders stellen bij schaarste
- Neutraal





Veel wordt op Europees niveau ingevuld

- European framework for the coordination of cross-border traffic management disruption management and crisis management (Verkeersleiding)
- European framework for performance review
- European framework for capacity management

Nieuwe stakeholder:
European Railway Platform (ERP)

3. Planningsproces: nu en straks

Huidig plannings- & verdeelproces

Niet bindend

- ① Proces Middellange termijn
2 tot 7 jaar voor uitvoering
- ② Voorbereiding Jaardienst
1,5 jaar voor uitvoering

Bindend

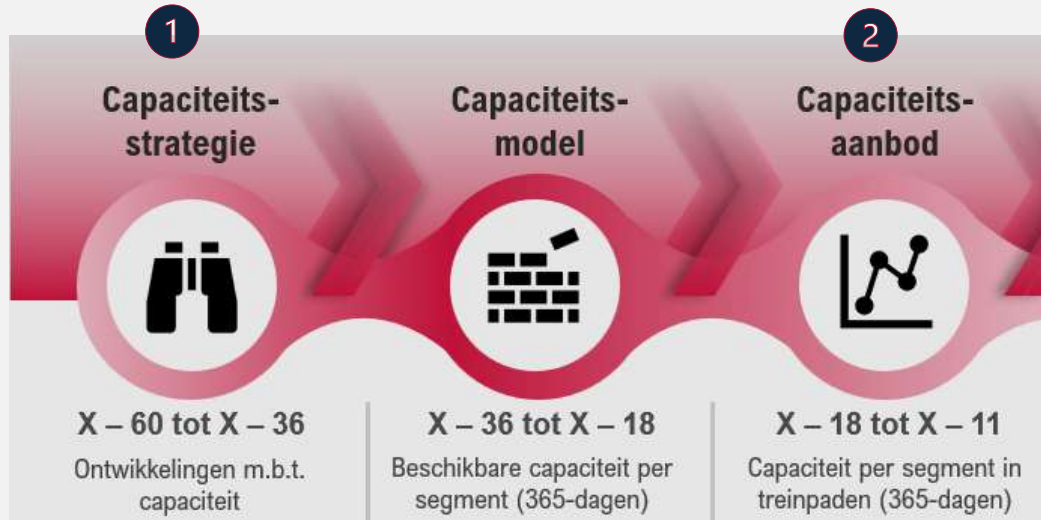
- ③ Jaardienst
*Conform regels Besluit
Capaciteitsverdeling*
- ④ Ad Hoc

Toekomstig proces op basis van Timetable Redesign

Plannings- en verdeelproces > waardoor vervoerders eerder zicht hebben op beschikbare capaciteit

**Strategic
Guidance** >

Capaciteitsplanning



De voorfase van de jaardienst
wordt bindend

Capaciteitsverdeling

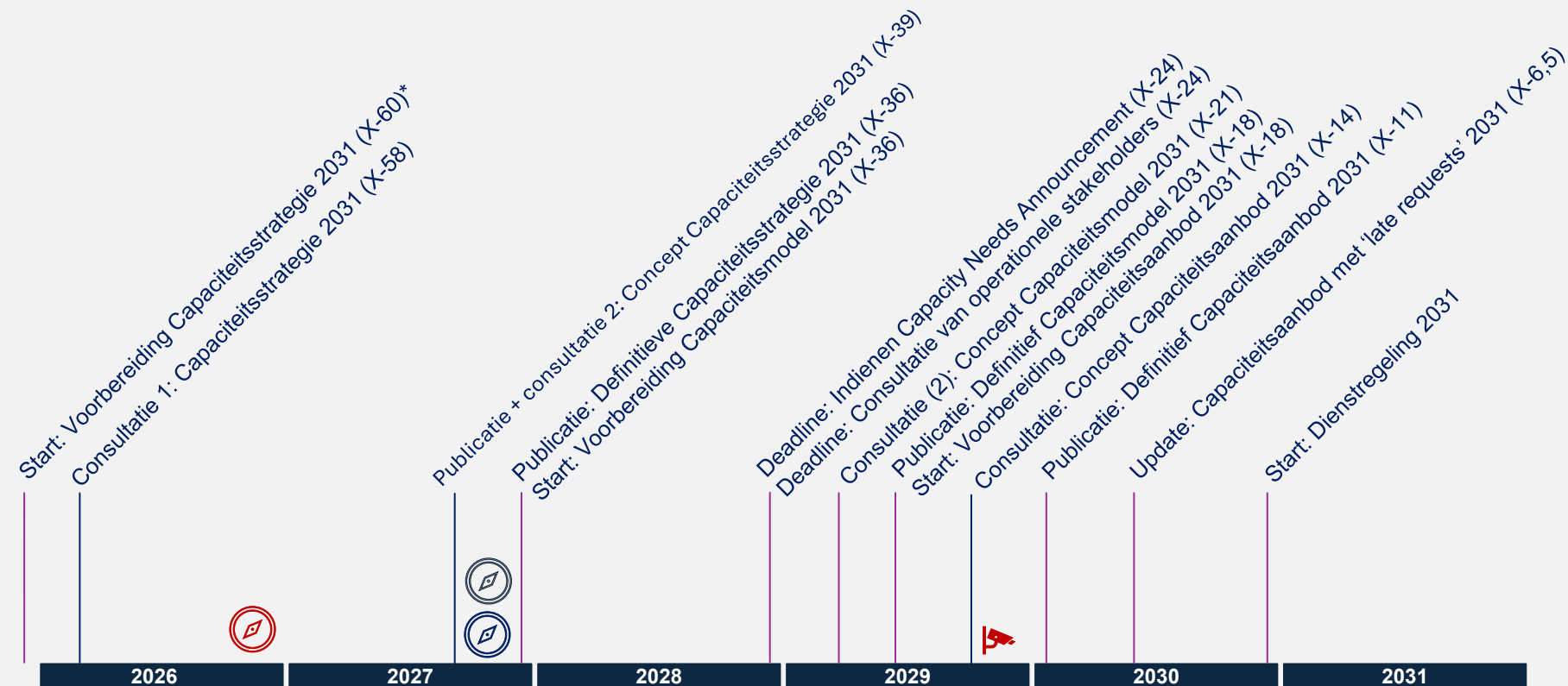
Capaciteitswinkel



Rol Jaardienst wordt kleiner
alleen treinpaden toegewezen (verdeeld) aan
vervoerders

4. Tijdlijn

Tijdslijn Plannings- producten



* Voor de eerste 2 dienstregelingsjaren wordt deze tijd verkort tot X-38. De termijn valt voor de eerste 2 jaren dan samen met de termijn 'Consultatie 2: Capaciteitsstrategie 20XX (X-39).

Toelichting (iconen):

-  Beschikbaar: (geharmoniseerde) Strategic Guidance (eerste keer) > voor dienstregelingsjaar 2031
-  Beschikbaar: (geharmoniseerde) Strategic Guidance (tweede keer) > voor dienstregelingsjaar 2032
-  Beschikbaar: (geharmoniseerde) Strategic Guidance (derde keer – termijn van X-60) > voor dienstregelingsjaar 2033
-  Controle Toezichthouder van het Capaciteitsaanbod (X-14 tot X-13)

Vragen



PAUZE

Tijd voor een korte break





● RAILFORUM · INTERNATIONAAL RAIL · 29 JUNI 2026

De eerste 100 dagen van GoVolta

Een nieuwkomer op het internationale spoor blikt terug op de praktijk.
praktijk.

Hessel Winkelman · mede-oprichter GoVolta

29 juni 2026 · Van der Valk Amsterdam Zuidas



Waar GoVolta voor staat

GoVolta maakt internationaal treinreizen betaalbaar en eenvoudig voor de prijsbewuste prijsbewuste reiziger, die anders zou vliegen of de auto zou pakken.

DOELGROEP · DE PRIJSBEWUSTE INTERNATIONALE REIZIGER



Prijzen die halveren

Internationaal vanaf €19 enkele reis: een eerlijk alternatief voor wie nu te veel betaalt.



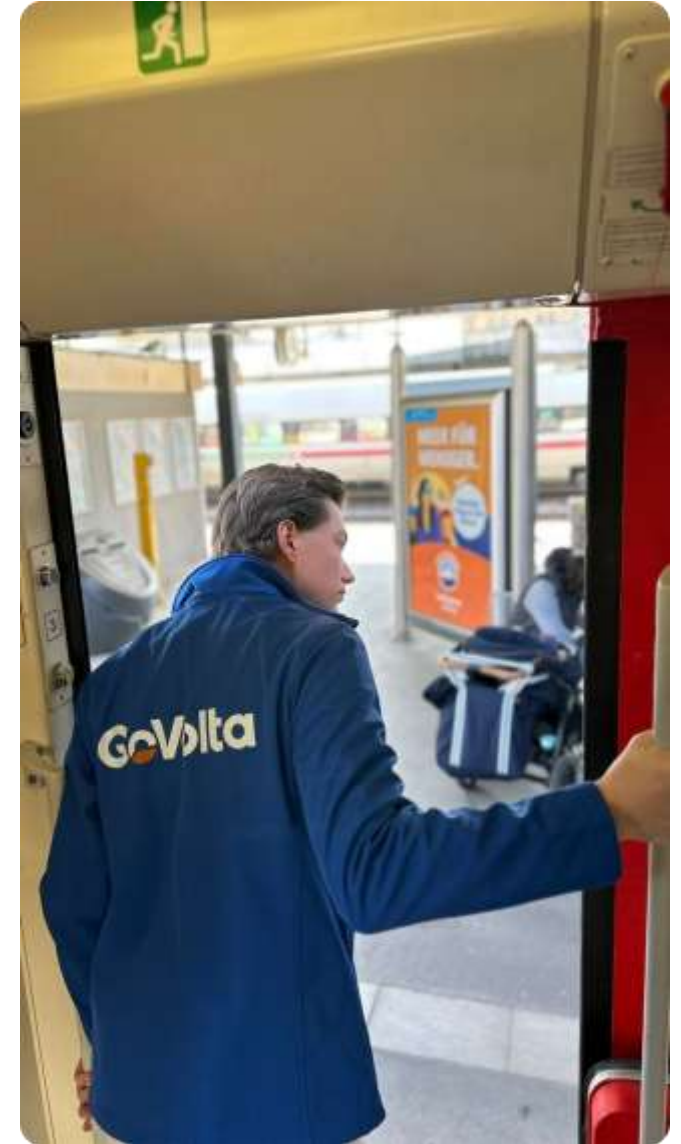
9× schoner dan vliegen

Amsterdam–Berlijn: 9 kg CO₂ per reiziger, tegenover 79 kg voor de vlucht.



Meer keuze voor de reiziger

Voor het eerst overdag concurrentie op Amsterdam–Berlijn: keuzevrijheid op een gesloten markt.



Twée routes, één formule



OPERATIONEEL

Amsterdam – Berlijn

Sinds maart 2026. Circa 7 uur reistijd, opschalend van 3× naar 6× per week.

NIEUW

Amsterdam – Parijs

Vanaf 14 december 2026. Direct naar Paris Gare du Nord via Gent, 7× per week. De meest gevraagde route.

Van buiten dienst tot GoVolta-trein

Brouwer Technology, onder leiding van Tim van Heesch en Arjan Brouwer, bracht ons rollend materieel van plan naar perron. Een door en door professionele en betrouwbare partner die geen genoegen neemt met minder dan maximale kwaliteit. Zonder hun vakmanschap reed onze trein vandaag niet.



De vraag is er, de reiziger is enthousiast

90.000+

tickets verkocht in de eerste maanden

70%

gemiddelde bezetting Amsterdam–Berlijn

9 kg

CO₂ per reiziger · 9× schoner dan vliegen

“

Hoe meer aantrekkelijke verbindingen, hoe meer reizigers de trein kiezen. Als spoorbeheerder zijn wij blij met GoVolta.

Jeroen Wesdorp · Programmamanager Int. Treinverkeer, ProRail

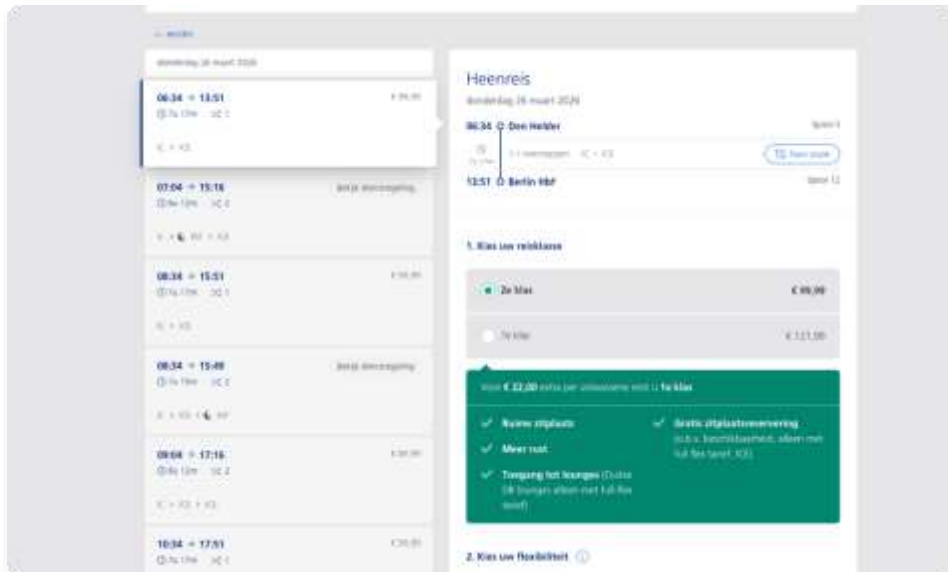
Sterke partners maken GoVolta mogelijk

We werken samen met vertrouwde Nederlandse merken die met ons aan de start staan.

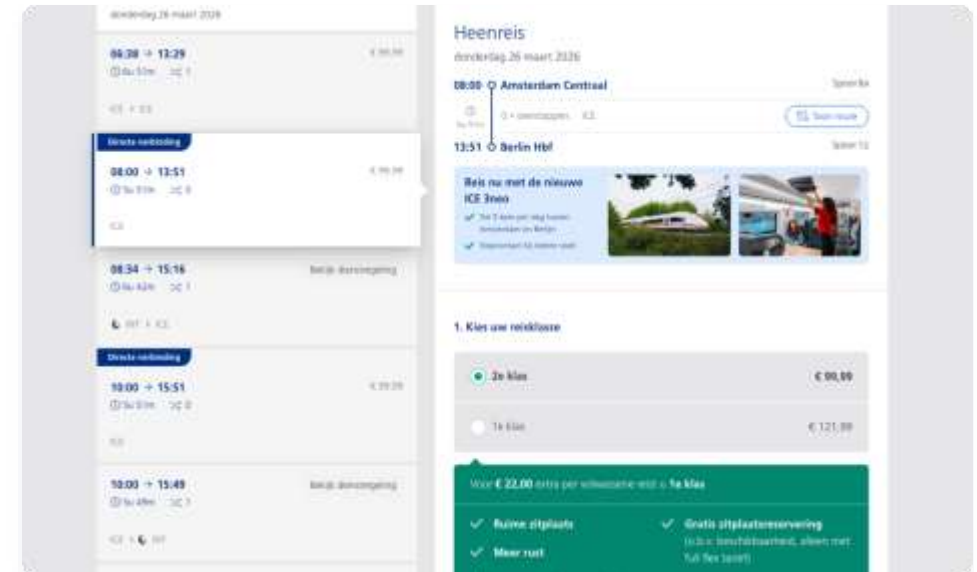


Den Helder of Amsterdam: dezelfde prijs

Bij NS kost een ticket Amsterdam–Berlijn met de DB ICE evenveel als hetzelfde ticket vanaf Den Helder via Amsterdam. Het binnenlandse traject Den Helder–Amsterdam krijgt de eigen reiziger er gratis bij. Een concurrent zou daar wél voor moeten betalen.



Den Helder → Berlijn · €99,99



Amsterdam → Berlijn · €99,99

Dezelfde binnenlandse input, een andere prijs voor wie concurreert

NS International, eigen reiziger

€0

Betaalt niets voor het binnenlandse traject naar het vertrekstation (ICE Berlijn/Hamburg).

GoVolta, vóór het aanbod

€19–33

Per reiziger voor exact hetzelfde binnenlandse traject.

GoVolta, ná het €9-aanbod

€9

Nog steeds geen gelijk speelveld met NS: wij betalen €9, NS International rekent zichzelf niets aan.



NS is tegelijk concessiehouder van het binnenlandse spoor (een wettelijk monopolie) én via NS International onze concurrent. “In de basis gelijk voor iedereen” geldt niet ten opzichte van de eigen tak.

Dit moet GoVolta aanleveren om het €9-ticket te mógen verkopen

Volledige financiële openheid, voor een 'kredietcheck'

- | | | |
|--|---|---|
| ☐ KvK-uittreksel | ☐ Totale schulden | ☐ Wel of niet omzetgenererend |
| ☐ Totale activa | ☐ Ingehouden winst | ☐ Begin- én eindsaldi van álle balansposten |
| ☐ Vlottende activa | ☐ EBITDA | ☐ Alle posten van de winst- en verliesrekening |
| ☐ Vlottende passiva | ☐ Omzet | |
| ☐ Eigen vermogen | ☐ Wel of niet beursgenoteerd | |

En verder de voorwaarden

- | | |
|---|--|
| ☐ Aangemaakt als debiteur in het NS-systeem | ☐ ±€2.000 per jaar voor een API die NS speciaal voor ons bouwt |
| ☐ Waarborgsom vanaf €5.000, die meegroeit met onze verkoop | ☐ Geen werkbare oplossing op korte termijn (API eind september) |
| ☐ Betaling elke 14 dagen, zonder betaaltermijn | |



Alles aan te leveren bij het systeem van hetzelfde concern als onze directe concurrent, NS International. Wij vinden dit ongebruikelijk en onevenredig, en hebben het aan de ACM voorgelegd.

We zijn een **aanvulling**, geen bedreiging. En we staan **open voor samenwerking**.



Vanaf €19

Internationaal enkele reis. Prijzen die halveren.



GoVolta Lounge

Een restaurant op rails, 40 zitplaatsen.



9× schoner

Dan dezelfde reis per vliegtuig.



Digitaal-first

Binnen 2 minuten geboekt.



Directe verbindingen

Berlijn nu, straks naar Parijs via Gent.



Meer keuze

Meer aanbod voor alle type reizigers.

Laten we gewoon normaal samenwerken

- ✓ Eén eerlijk, transparant wholesale-tarief voor het binnenlandse aansluitende ticket
- ✓ Niet-discriminatoir: dezelfde voorwaarden voor ons als voor de partners van NS
- ✓ Beschikbaar voor álle open-access toetreders, niet één bilaterale afspraak
- ✓ Duurzaam vastgelegd, niet herroepbaar van jaar tot jaar
- ✓ Verkoop als dominant ticketplatform ook andere aanbieders zoals GoVolta, in het belang van de reiziger
- ✓ Toon onze prijzen en maak onze tickets direct boekbaar, in plaats van verborgen en niet te boeken

Meer aanbod betekent **meer reizigers op het spoor**. Daar wint de hele sector bij.

The GoVolta logo is displayed in white text against a dark blue background. The 'o' in 'Go' is replaced by a yellow and orange circular graphic. The background of the entire slide is a photograph of a blue and white electric train traveling on tracks through a landscape with tall reeds in the foreground and bare trees on the right.

GoVolta

Dank. Uw vragen?



govolta.nl

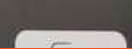
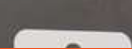
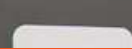


hessel.winkelman@govolta.eu

Boarding via lift
instappen via



Boarding



Zonder een verplicht EU-breed ticketsysteem blijft internationaal spoor achter op luchtvaart.



De echte bottleneck is het ontbreken van beschikbaar materieel en een gezamenlijke materieelplanning.



Zonder stevige Europese sturing blijft de capaciteitsverordening een papieren tijger.



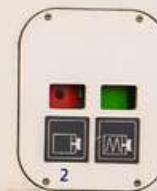
**I&W en ProRail dienen het EU-beleid te vertalen
naar een concreet plan voor Nederland.**



Co-funded by
the European Union



Dreiländerzug
Drielandentrein
Train des trois pays



TIJD VOOR EEN DRANKJE

DANK VOOR JE KOMST!



