

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

2723

Vragen van het lid **Bouchallikh** (GroenLinks) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «NS trapt op de rem vanwege drukte in buitenlandse treinen, reizigers woedend»* (ingezonden 4 mei 2023).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 25 mei 2023).

Vraag 1

Kent u het bericht «NS trapt op de rem vanwege drukte in buitenlandse treinen, reizigers woedend»?¹

Antwoord 1

Ja, van dit artikel heb ik kennis kunnen nemen.

Vraag 2

Deelt u de mening dat ook naar België goede internationale treinen nodig zijn? Hoe beoordeelt u in dat licht het compliceren van treinreizen naar België door het invoeren van een reserveringsplicht?

Antwoord 2

Ik onderschrijf het belang van goede internationale verbindingen zeker, zowel richting Duitsland als België. NS heeft mij geïnformeerd over de tijdelijke beheersmaatregelen voor komende zomer om de verwachte drukte te kunnen beheersen en situaties zoals in de vorige zomer te voorkomen. Het gaat om een verplichte zitplaatsreservering richting Duitsland en om het voornemen van NS om een Early Bird-ticket te koppelen aan een specifieke trein. Dergelijke maatregelen zijn niet vreemd om de kwaliteit van internationale reizen te verbeteren. In dit geval worden maatregelen ingezet om de drukte te beheersen.

Vraag 3

Bent u er mee bekend dat NS vanwege de groei van het aantal reizigers, in de voorwaarden van het zogenoemde Early Bird-ticket verdere beperkingen wil opnemen door reizigers te verplichten met een specifieke trein te reizen,

¹ AD, 2 mei 2023, «NS trapt op de rem vanwege drukte in buitenlandse treinen, reizigers woedend». (<https://www.ad.nl/reizen/ns-trapt-op-de-rem-vanwege-drukke-in-buitenlandse-treinen-reizigers-woedend~a3ccfbd8/>)

door het aantal beschikbare early bird tickets te beperken en door deze tickets in de spits bovendien duurder te maken? Klopt het dat de consumentenorganisaties hierover herhaaldelijk negatief hebben geadviseerd?

Antwoord 3

Ik ben bekend met het voornemen van NS om een Early Bird-ticket te koppelen aan een specifieke trein, in plaats van dat reizigers met een Early Bird-ticket met elke trein op een bepaalde dag kunnen reizen. Ook heb ik kennisgenomen van het negatieve advies van de consumentenorganisaties van 28 april jl. met betrekking tot dit onderwerp.

Vraag 4

Heeft NS u inzicht gegeven hoeveel reizigers straks duurder uit zijn vanwege beperking van het aantal tickets of de verhoging van het Early Bird tarief in de spits? Kunt u aangeven om hoeveel reizigers dit gaat?

Antwoord 4

NS heeft aangegeven dat ze het aantal beschikbare Early Bird-tickets per reisdag en trein heeft gebaseerd op de momenten waarop de Early Bird-tickets vorig jaar werden ingezet en op ervaringen vanuit een try-out die in 2022 en 2023 is uitgevoerd. De zogenaamde contingenten zijn vervolgens ruimer gezet, wat betekent dat NS meer Early Bird-tickets beschikbaar stelt dan wat vorig jaar is verkocht. De beschikbaarheid van Early Bird-tickets zit meer op de rustige(re) treinen en minder op de drukke(re) treinen. Daarnaast geeft NS aan dat er juist ook goedkopere tickets beschikbaar komen tijdens het weekend (vrijdag t/m zondag), waar nu alleen nog het duurdere Early Bird tarief wordt aangeboden. Ik heb, aanvullend hierop, geen inzicht in het aantal reizigers dat te maken zou krijgen met een prijsstijging.

Vraag 5

Deelt u de mening dat NS de reizigers ook zou kunnen spreiden door de tarieven in daluren verder te verlagen, bijvoorbeeld door kortingsabonnementen zoals Dal Voordeel ook geldig te maken op het hele traject van deze trein? Heeft u NS gevraagd dergelijke reizigersvriendelijke maatregelen uit te werken in plaats van het beperken van de voorwaarden van Early Bird? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Ik hecht er waarde aan dat NS haar dienstverlening en productaanbod zo goed mogelijk laat aansluiten bij de (veranderende) reisbehoefte en daarbij rekening houdt met de spreiding van reizigers over de verschillende dagen en dagdelen. Ik heb NS, in algemene zin en niet in relatie tot de voorwaarden van de Early Bird-tickets, gevraagd om zich in te spannen om de drempel voor het reizen met de trein te verlagen. Onder andere door creatieve oplossingen op het gebied van tarifiering en ticketing te onderzoeken, zodat alle reizigers- en reizigersgroepen een zo laagdrempelig mogelijke toegang hebben tot het OV. De verdere invulling hiervan is aan NS, gelet op de wettelijke tariefvrijheid die NS heeft (met uitzondering van beschermde kaartsoorten). Ik ga er vanuit dat NS bij al deze maatregelen de afspraken van het Agreement on Journey Continuation volgt dat door vervoerders onderling is vastgelegd. Tevens heeft NS benadrukt dat iemand met een Early Bird-ticket in geval van vertraging en daardoor het missen van een aansluiting op de gereserveerde IC Brussel gebruik kan maken van de volgende IC Brussel met hetzelfde Early Bird-ticket.²

Vraag 6

Heeft u onderzocht of extra binnenlandse treinen mogelijk zijn op de HSL aangezien ICNG voor de binnenlandse treindienst wel al dit jaar beschikbaar komt? Zo nee, waarom niet?

² Dit als antwoord op gedane toezegging tijdens CD Transportraad van 23 mei jl.

Antwoord 6

ProRail heeft mij geïnformeerd dat er nog ruimte op het spoor is om langere treinen en/of meer treinen te rijden, uiteraard mits geschikt treinmaterieel en personeel beschikbaar is. NS is nog volop bezig met het testproces van de ICNG voor de binnenlandse treindienst op de HSL. Nadat dit proces is afgerond, kan de ICNG instromen. Dit zal naar verwachting vanaf de zomer plaatsvinden.

Vraag 7

Bent u ermee bekend dat consumentenorganisaties eerder hebben geadviseerd extra IC Brussel treinen te rijden in de dagranden? Bent u bereid, nu er sprake is van grote drukte, NS te verplichten deze extra treinen in de dagranden te rijden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

In de concessie heb ik afspraken gemaakt met NS over een aantal prestatie-indicatoren om de kwaliteit van het aanbod te garanderen. Het is aan de NS om hieraan invulling te geven binnen de kaders van de concessie en, in dit geval, in samenspraak met buitenlandse vervoerders. Mochten er problemen ontstaan, dan is het aan NS om te komen met effectieve en haalbare maatregelen. Vanzelfsprekend blijf ik hierover met NS in gesprek.

Vraag 8

In hoeverre heeft de drukte afgelopen zomer in IC Brussel te maken met het gebrek aan vervoercapaciteit bij Thalys? Klopt het dat deze trein in de zomer vrijwel structureel uitverkocht is?

Antwoord 8

De drukte van afgelopen zomer was in alle internationale treinen merkbaar. Een combinatie van reislust na het opheffen van reisbeperkingen als gevolg van corona, capaciteitsbeperkingen op Schiphol en een toegenomen bewustzijn van duurzaam willen reizen, maakte dat zomer 2022 een tot dan toe unieke vraagsituatie opleverde. NS geeft aan dat het gebrek aan vervoercapaciteit van Thalys hierin geen rol speelde. Thalys was afgelopen zomer net als alle andere internationale treinen goed bezet, maar NS heeft niet het beeld dat alle treinen (vrijwel) structureel uitverkocht waren.

Vraag 9

Klopt het dat er nog geen plannen zijn voor de aanschaf van extra treinstellen voor Thalys voor de verbinding Amsterdam-Parijs? Zo ja, wat vindt u er als concessieverlener van dat die plannen er niet zijn terwijl de groei de laatste jaren fors is, de treinen op het einde van de levensduur lopen en u als doelstelling heeft het treinvervoer richting Parijs verder te laten groeien?

Antwoord 9

NS heeft mij geïnformeerd dat de Thalys treinstellen (geschikt voor het rijden tussen Nederland en Frankrijk) momenteel door Eurostar Groep en NS worden gemoderniseerd. NS herkent het beeld niet dat dit materieel op korte termijn aan het einde van haar levensduur zou zijn. NS geeft aan dat na de modernisering, per treinstel extra stoelcapaciteit beschikbaar komt, waardoor ook de vervoercapaciteit na de modernisering toeneemt.

Vraag 10

Heeft u over het tekort aan materieel van Thalys al een gesprek gevoerd met deze vervoerder en met NS gezien het feit dat deze trein onderdeel is van de huidige concessie? Zo nee, wanneer gaat dit wel gebeuren?

Antwoord 10

Ja, ik voer regelmatig gesprekken met NS over de internationale verbindingen, waaronder de verbindingen naar Frankrijk die worden uitgevoerd door Thalys. Op dit moment voldoet NS op deze verbinding aan de concessieverplichtingen. Het is aan de vervoerder om binnen de concessieafspraken beslissingen te maken over de inzet en aanschaf van materieel.

Vraag 11

Herinnert u zich uw brief uit september 2022 (Kamerstuk 29 984 nr. 985) waarin u aangaf dat u de concessie heeft gewijzigd waardoor er niet meer met de Eurostar tussen Amsterdam en Brussel gereisd mag worden en u dit beargumenteerde met het feit dat er voldoende alternatieven beschikbaar zouden zijn voor reizigers tussen Nederland en België? Hoe beoordeelt u de huidige situatie en het voornemen van NS?

Antwoord 11

In 2022 heb ik besloten de concessie op dit punt te wijzigen omdat hierdoor de veiligheids- en grenscontroles beter kunnen worden uitgevoerd en de reistijd op de verbinding naar Londen kan worden teruggebracht. Het aanpassen van het bedieningspatroon van Eurostar waardoor reizigers met Eurostar tussen Amsterdam en Brussel zouden kunnen reizen, levert wellicht voordelen op voor de reizigers naar Brussel, maar zeker nadelen op voor de reizigers naar Londen.

Vraag 12

Heeft u gezien de drukte al met NS gesproken om Eurostar alsnog open te stellen voor reizigers richting Brussel in plaats van het beperken van de voorwaarden van Early Bird? Wat was de reactie van NS en Eurostar? Zo nee, waarom niet en bent u van plan dit alsnog te doen?

Antwoord 12

NS heeft aangegeven dat het operationeel niet maakbaar is om tussen Amsterdam/Rotterdam en Brussel reizigers mee te nemen in Eurostar, vanwege het verplichte securityproces voor de reiziger naar het Verenigd Koninkrijk. Aanvullend geeft NS aan dat er onvoldoende ruimte in de dienstregeling hiervoor is en dat een dergelijke wijziging ook vraagt om een akkoord van de autoriteit van de kanaaltunnel.

Vraag 13

Klopt het dat de huidige tarieven voor Intercity Brussel voor reizigers zonder early bird circa 30% hoger liggen dan de tarieven voor een binnenlandse intercity over een vergelijkbare afstand met een vergelijkbare reistijd (bijvoorbeeld Amsterdam Centraal – Groningen 29,40 euro en Rotterdam Centraal – Brussel Centraal 38,70)?

Antwoord 13

Het klopt inderdaad dat de reguliere tarieven voor de IC Brussel hoger liggen dan voor binnenlandse treinverbindingen. NS geeft aan dat dit deels komt door een afwijkende kostenstructuur voor internationale treindiensten. Over het Belgische deel van het traject worden de prijzen bepaald door de Belgische vervoerder NMBS.

Vraag 14

Deelt u de mening dat dit verschil er in de nieuwe concessie niet meer mag zijn en dat reizen van Rotterdam naar Brussel net zo betaalbaar en laagdrempelig zou moeten zijn als reizen van Amsterdam naar Groningen? Zo nee, wat rechtvaardigt volgens u het forse prijsverschil cq. het forse verschil in voorwaarden tussen deze vergelijkbare reizen?

Antwoord 14

Het is mijn ambitie om het internationaal treinvervoer van en naar Nederland te verbeteren. Ik zie daarom graag dat NS en haar partners zich inspannen om drempels voor het maken van een internationale reis, te verlagen. Het gemakkelijk plannen, boeken en betalen van een (internationale) reis heeft een belangrijke invloed op het gebruik van het OV en kan drempelverlagend werken. Zo spant NS zich met andere vervoerders in CER-verband (Community of European Railways) onder andere in om te komen tot verbetering van beschikbaarheid van internationale treintickets. Echter heeft NS, ook in de nieuwe concessie, wettelijke tariefvrijheid, met uitzondering van beschermde kaartsoorten (binnenlandse enkele reizen voltarief tweede klas, binnenlandse tweede klas jaar-en maandtrajectkaarten en het NS-deel van de OV-jaarkaart tweede klas). Daarbij is NS voor prijzen van internationale treindiensten ook mede afhankelijk van de prijs die de buitenlandse vervoerder hanteert.

Vraag 15

Klopt het dat via NS de nachttrein vanuit Wenen/Innsbruck in de richting Amsterdam voor de komende maanden niet te boeken is omdat er mogelijk werkzaamheden in Oostenrijk en/of Duitsland zijn en reizigers dan lastig geïnformeerd kunnen worden over gewijzigde vertrektijden? Zo ja, deelt u de mening dat het niet acceptabel is dat reizigers hierdoor voor deze trein dan maar helemaal geen tickets kunnen boeken via NS terwijl dit via de ÖBB wel gewoon mogelijk is? Op welke wijze gaat dit (technische) probleem spoedig worden opgelost? En wilt u bespoedigen dat zolang dit nog niet opgelost is reizigers in elk geval via de NS-website en klantenservice actief worden gewezen op de mogelijkheid dat de tickets via de ÖBB-site wel kunnen worden geboekt?

Antwoord 15

NS heeft laten weten dat het klopt dat in de komende periode (tot eind oktober) voor een aantal dagen per maand de verkoop voor ÖBB Nightjet gesloten is vanwege grootschalige werkzaamheden in Duitsland waarvan de impact nog niet bekend is, waardoor het niet duidelijk is of een bepaalde reis wel of niet gemaakt kan worden, of voor welk deel van het traject. ÖBB voert momenteel een pilot uit om tickets voor deze verbindingen wel te verkopen en klanten achteraf op de hoogte te stellen van een eventueel gewijzigde reis of zelfs een geheel gecancelde reis zodra de volle impact van de werkzaamheden bekend zijn. NS heeft aangegeven deze pilot met belangstelling te volgen.

Vraag 16

Kunt u bovenstaande vragen los van elkaar beantwoorden?

Antwoord 16

Daarin is voorzien met bovenstaande beantwoording.