

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

976

Vragen van het lid **Dik-Faber** (ChristenUnie) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *het verdwijnen van de Beneluxtrein en het ontbreken van een alternatieve snelle verbinding voor West-Brabant* (ingezonden 24 oktober 2012).

Antwoord van staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 15 januari 2013)

Vraag 1

Is het waar dat de intercity Amsterdam–Brussel vanaf december wordt vervangen door de Fyra, deze trein fors duurder wordt, niet stopt in West-Brabant en dat deze Fyra bovendien in de eerste periode slechts 1x per 2 uur gaat rijden in plaats van elk uur zoals de huidige Beneluxtrein?¹

Antwoord 1

Zoals mijn voorgangers aan de Kamer hebben gemeld is de Beneluxtrein met ingang van 9 december 2012 vervallen.² Het klopt dat NS en NMBS per 9 december zijn gestart met een Fyra-dienst Amsterdam–Brussel die gemiddeld genomen duurder is, niet stopt in West-Brabant en gedurende de ingroeiperiode met een lagere frequentie zal gaan rijden. Daarom heb ik mij tot het uiterste ingespannen voor een directe en snelle treinverbinding tussen België en Noord-Brabant. Zoals gemeld in mijn brief van 3 december 2012 (Kamerstuk 22 026, nr. 371), ben ik er inmiddels in geslaagd om een zeer snelle treinverbinding Breda–Antwerpen af te spreken met NMBS en NS. Deze verbinding zal starten in april 2013 en zal geen toeslag en geen reserveringsplicht kennen.

Vraag 2

Kunt u aangeven hoeveel zitplaatscapaciteit er per dag wordt geboden tussen Rotterdam en Antwerpen tot 9 december en vanaf 9 december?

¹ http://www.treinreiziger.nl/actueel/binnenland/treintickets_naar_antwerpen_en_brussel_duurder_door_fyra-144688

² Zoals in de brief van 30 oktober 2012 (Kamerstuk 22 026, nr. 368).

Antwoord 2

NS Hispeed en NMBS hebben 9 december 2012 de Fyra-dienst Amsterdam–Brussel gestart met een frequentie van 10 treinen per dag. De V250-hogesnelheidstrein heeft 542 zitplekken en wanneer deze 10x per dag in beide richtingen rijdt, bedraagt de geboden zitplaatscapaciteit 10.840 plekken. De huidige Beneluxtrein heeft gemiddeld 512 zitplekken en indien deze trein in uurdienst rijdt, dan bedraagt de capaciteit 16.384 zitplekken per dag. Uiteindelijk zal ook de Fyra Amsterdam–Brussel in uurdienst in beide richtingen gaan rijden, waardoor er in totaal 17.344 zitplekken zullen zijn.

Vraag 3

Waarom geldt uw toezegging niet meer dat de Beneluxtrein zou blijven rijden totdat de Fyra 16 keer per dag (elk uur) tussen Amsterdam en Brussel zou rijden?³

Antwoord 3

Zoals ook gemeld in de brief van 30 oktober 2012 (Kamerstuk 22 026, nr. 368) is het logistiek niet mogelijk om de Fyra Amsterdam–Brussel en de Beneluxtrein gelijktijdig naast elkaar uit te voeren.

Vraag 4

Welke acties onderneemt u om ook vanaf 9 december een intercity West-Brabant–Antwerpen te behouden? Deelt u de mening dat het onacceptabel is wanneer de reizigers uit deze regio twee maanden of zelfs langer zijn aangewezen op de stoptrein Roosendaal–Antwerpen?

Antwoord 4

Zie mijn beantwoording van vraag 1.

Vraag 5

Deelt u de mening dat voor de reizigers uit Zeeland en West-Brabant een intercity Antwerpen–Roosendaal–Breda inpasbaar is in de dienstregeling aangezien deze niet de drukke trajecten rond Amsterdam, Rotterdam en Brussel belast? Bent u bereid met spoed in overleg te gaan met NS, NMBS en uw Belgische ambtgenoot om dit alternatief voor de Beneluxtrein alsnog vanaf 9 december te realiseren?

Antwoord 5

Ik ben van mening dat, gezien de eindeloze onderhandeling NL-BE en gezien de beperkte marktvraag, er door de gemaakte afspraken ruim voldoende reizigersaanbod ontstaat.

Vraag 6

Deelt u de mening dat het niet uit te leggen is – in een Europa zonder grenzen – dat de reiziger voor exact dezelfde trein, voor de verbinding Amsterdam–Rotterdam niet en de verbinding Rotterdam–Antwerpen wel moet reserveren? Zo nee, kunt u uitleggen hoe dit past binnen uw motto de reiziger met een hoofdletter R te schrijven en waarom dit de drempel om de trein te nemen niet verhoogt?

Antwoord 6

De keuze is aan NS Hispeed én NMBS om wel of niet een reserveringsplicht te hanteren. De vervoerders hebben mij inmiddels laten weten dat zij er alles aan doen om eventuele drempels zoveel mogelijk weg te nemen. Op 14 december 2012 hebben NS Hispeed en NMBS medegedeeld dat zij als overgangmaatregel tot april 2013 een «Jump on ticket» introduceren. Dit ticket is op de dag van vertrek te koop en dit ticket kent geen zitplaatsreservering. Daarnaast is er extra personeel op de perrons aanwezig en geven de vervoerders de mogelijkheid om via *telefoon-apps* nog op het perron zitplaatsen te reserveren.

³ Aangangsel Handelingen, vergaderjaar 2011–2012, nr. 604

Vraag 7

Waarom wordt de keus voor het al dan niet reserveren niet gewoon bij de reiziger gelaten, die dan zelf het risico neemt of er een stoel beschikbaar is?

Antwoord 7

Bij de concessieverlening is de zitplaatsgarantie als eis gesteld. Hieraan geeft NS Hispeed invulling door middel van zitplaatsreserveringen. Tegelijkertijd toont klantonderzoek van de vervoerders aan dat klanten in het geval van internationale treinreizen graag vooraf de zekerheid willen hebben van een gereserveerde stoel. Juist een reserveringssysteem geeft invulling hieraan en biedt klanten de zekerheid van een zitplaats. Ook ziet NS Hispeed als voordeel van een reserveringssysteem dat het de vervoerders in staat stelt scherpe tarieven te bieden voor vroegboekers. Maar zoals gezegd, zijn de vervoerders ook druk bezig een systeem te bedenken waarbij de reiziger niet altijd hoeft te reserveren.