

Vergaderjaar 2014–2015

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 576

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 20 januari 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 2 december 2014 over het ongepland overslaan van stations door NS (Kamerstuk 29 984, nr. 570) en over de brief van 4 december 2014 over de reactie op verzoek van het lid Bashir inzake internationaal abonnement gedaan tijdens het algemeen overleg OV, OV-chipkaart en Taxi d.d. 16 oktober 2014 (Kamerstuk 23 645, nr. 592).

De vragen en opmerkingen zijn op 18 december 2014 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 20 januari 2015 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De adjunct-griffier van de commissie,
Verstraten

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	blz.
Inleiding	2
Ongepland overslaan van stations	2
<i>Nijmegen–Arnhem</i>	3
<i>Utrecht Centraal</i>	5
<i>Reisinformatie en transparantie</i>	5
Grensabonnements spoor	5

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de brieven van de Staatssecretaris over het ongepland overslaan van stations en grensabonnements op het spoor en hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de brieven van de Staatssecretaris over het ongepland overslaan van stations en grensabonnements op het spoor. Wat betreft de grensabonnements kunnen zij zich vinden in de lijn die de Staatssecretaris in haar brief van 4 december 2014 uiteen heeft gezet. Over het overslaan van stations hebben de genoemde leden nog wel enkele vragen.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de voorliggende brieven van de Staatssecretaris en zien aanleiding tot het stellen van enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de brieven van de Staatssecretaris over het ongepland overslaan van stations en grensabonnements op het spoor. Zij hebben nog enkele vragen hierover.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van de brieven van de Staatssecretaris over het ongepland overslaan van stations en grensabonnements op het spoor en zien aanleiding tot het stellen van enkele vragen.

Ongepland overslaan van stations

De leden van de PvdA-fractie lezen dat in de toekomst met vijf typen vooraf gedefinieerde maatregelen problemen (zoals verstoringen of versperringen) effectief worden opgelost, waardoor olievlekwerking wordt voorkomen. Zij vragen, in verband met onlangs beantwoorde Kamer-vragen¹, naar de rol die wiskundige modellen hierin kunnen spelen en vragen de Staatssecretaris daar ook in dit verband nader op in te gaan.

De leden van de SP-fractie vinden dat het overslaan van stations in principe niet acceptabel is. Deze leden snappen de afweging die gemaakt wordt, maar het is voor reizigers die op dat moment op het perron staan dat wordt overgeslagen een vervelende ervaring die op weinig begrip kan rekenen.

De leden van de D66-fractie vinden het goed om te lezen dat er concrete verbeteringen worden gerealiseerd om het overslaan van stations tussen Nijmegen en Arnhem en op Utrecht Overvecht te voorkomen. Kan de

¹ Antwoorden op vragen van het lid Hoogland (PvdA), Aanhangsel Handelingen II 2015/15, nr. 868, d.d. 11 december 2014.

Staatssecretaris ook aangeven welke maatregelen worden genomen voor de stations in Zeeland en in de regio rond Hilversum, die ook relatief vaak worden overgeslagen? Deze leden vragen voorts of de Staatssecretaris de gegevens over overgeslagen stations ieder jaar kan doorgeleiden naar de Kamer, bijvoorbeeld bij de jaarlijkse aanbieding van het jaarverslag.

De leden van de ChristenUnie-fractie danken de Staatssecretaris voor de update over de kwestie van het overslaan van stations. Reeds eerder hebben leden van de genoemde fractie hier via schriftelijke vragen in 2010² en 2013³ aandacht voor gevraagd. Het valt deze leden op dat sindsdien het aantal keer dat stations worden overgeslagen is toegenomen. Was er in 2011 en 2012 nog sprake van circa 2500 gevallen per jaar, in 2013 gaat het om bijna 3400 gevallen. Hoe taxeert de Staatssecretaris deze toename? Deelt de Staatssecretaris de mening dat dit aantal te hoog is?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat gemiddeld negen keer per dag een station wordt overgeslagen. Op het totaal aantal stops is dit gering, maar elke keer dat het gebeurt, betekent dit wel overlast voor reizigers. Bovendien gebeurt het grotendeels op stations langs drie specifieke trajecten: Nijmegen–Arnhem, Utrecht–Hilversum en Vlissingen–Roosendaal. Deze leden hebben er begrip voor dat het overslaan van stations als uiterste bijsturingsmaatregel wordt gehanteerd om nog grotere overlast voor een grotere groep reizigers te voorkomen. Maar dan moet het volgens deze leden wel om incidenten gaan en moet hierover goed worden gecommuniceerd met de reizigers op een moment dat zij op het voorgaande station nog kunnen overstappen. Genoemde leden vragen verder of in het geval van de drie genoemde trajecten nog wel over incidenten kan worden gesproken en of op deze trajecten geen aanvullende maatregelen nodig zijn. Volgens deze leden is het niet acceptabel als reizigers op een traject structureel te maken hebben met het overslaan van stations.

Arnhem–Nijmegen

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat 2016 rijkelijk laat is voor een oplossing op het traject Nijmegen–Arnhem. Is de Staatssecretaris dit met de genoemde leden van eens? Zo nee, waarom niet? We zijn dan namelijk twee jaar verder. Is de Staatssecretaris bereid om met NS af te stemmen dat alle inspanning er op gericht is om geen stations of zo weinig mogelijk stations meer over te slaan? Is de Staatssecretaris bereid om NS aan te sporen eerder een oplossing paraat te hebben, in ieder geval dit voorjaar, voor het bedienen van al de genoemde stations op deze trajecten, opdat ze niet meer worden overgeslagen? Zo nee, waarom niet?

De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat stations in principe niet mogen worden overgeslagen door vervoerders. Reizigers moeten er vanuit kunnen gaan dat een trein stopt op de vooraf aangegeven stations. Deze leden constateren dat op een drietal stations het overslaan van station een structureel karakter lijkt te krijgen. Zij zijn dan ook verheugd te lezen dat de Staatssecretaris werkt aan een structurele oplossing voor het traject Nijmegen–Arnhem. Tegelijkertijd zal pas in de dienstregeling 2016 deze structurele oplossing een feit zijn. De genoemde leden vragen daarom welke maatregelen worden genomen tot die tijd. Zo vragen zij zich af of (en zo ja, op welke wijze) NS de veel getroffen reizigers op deze stations – ook financieel – tegemoet komt. Naar het oordeel van deze

² Aanhangsel Handelingen II, 2010/11, nr. 294.

³ Aanhangsel Handelingen II, 2012/13, nr. 2979.

leden mogen namelijk niet structureel dezelfde reizigers de dupe worden van de vertragingsgevoeligheid van een gehele corridor. Ook vragen deze leden in hoeverre NS op dit traject in voorkomende gevallen zelf bussen inzet, of samenwerkt met regionale busvervoerders om deze reizigers alsnog zo snel als mogelijk op plek van bestemming te krijgen.

De leden van de fractie van de ChristenUnie constateren dat vanaf dienstregeling 2016 de intercity Zwolle–Roosendaal niet meer zal stoppen op de stations tussen Arnhem en Nijmegen omdat hier dan elk kwartier een sprinter gaat rijden. Klopt het dat over deze wijziging nog overleg loopt met de consumentenorganisaties en dat er nog geen adviesaanvraag over is geweest? Klopt het dat met deze wijziging alle aansluitingen in Roosendaal van en naar België verslechteren met circa een kwartier? Genoemde leden vragen verder of met de voorgestelde dienstregeling ook het onderliggende probleem op het traject Arnhem–Nijmegen is opgelost. Het blijft een erg druk traject waarbij er alleen een klein beetje extra capaciteit bij komt door het extra perron in Elst en het keerspoor in Wijchen. Tegelijkertijd zullen op dit traject de komende jaren meer goederentreinen gaan rijden als gevolg van de bouw van het derde spoor bij de Betuweroute in Duitsland. Genoemde leden vragen wat de nieuwe bijsturingsmaatregel wordt bij grote vertragingen op dit traject. Zal in dat geval bijvoorbeeld het aantal treinen worden teruggebracht van vier naar twee sprinters per uur en/of zal in plaats van de huidige intercity de nieuwe sprinter in zo'n geval stations gaan overslaan? Als een dergelijke bijsturingsmaatregel weer bovengemiddeld vaak wordt genomen, dan is dit volgens genoemde leden het bewijs dat dit traject structureel overbelast is.

De leden van de ChristenUnie-fractie herinneren zich dat de Staatssecretaris in antwoord op eerdere Kamervragen⁴ heeft gesteld dat het overslaan van stations op dit traject geen reden is voor een overbelastverklaring. ProRail zou dit pas moeten doen als de (toekomstige) capaciteitsaanvragen van alle vervoerders niet op dat baanvak passen. Genoemde leden vragen of in een situatie dat de capaciteitsaanvragen wel theoretisch passen, maar in de praktijk bovengemiddeld vaak moet worden bijgestuurd en dit structureel meerdere jaren gebeurd / dreigt te gebeuren, niet toch feitelijke sprake is van een overbelaste situatie. Uiteindelijk zou toch de feitelijke uitvoerbaarheid en niet de theoretische planning maatgevend moeten zijn? Ook vragen de leden van de ChristenUnie-fractie of alle capaciteitsaanvragen op de corridor Zwolle–Roosendaal in de afgelopen jaren door ProRail volledig zijn gehonoreerd of dat er sprake van is geweest dat in het proces van capaciteitsverdeling en onderhandeling tussen de vervoerders en ProRail deze aanvragen zijn aangepast om de dienstregeling te laten passen, bijvoorbeeld door treinen uit te buigen (een langere reistijd te geven).

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de corridor Zwolle–Roosendaal volgens de Staatssecretaris bovengemiddeld vertragingsgevoelig is, onder meer door de lengte van de corridor, het aantal kruisingen en het bestaan van enkele enkelsporige baanvakken op deze corridor (namelijk: Deventer–Olst en de spoorbrug bij Ravenstein). Nu de problemen al meerdere jaren bekend zijn, vragen genoemde leden of er de afgelopen jaren al eens studie is gedaan naar de robuustheid en capaciteit van de corridor en hoe deze kan worden verbeterd. Genoemde leden hebben de indruk dat met name de stukken enkelspoor de problemen op de corridor bij verstoringen versterken. Zij vragen of de Staatssecretaris, gezien de bovengemiddelde vertragingsgevoeligheid en de extra goederentreinen in verband met de bouw van het derde spoor bij

⁴ Aangangsel Handelingen II, 2010/11, nr. 294.

de Betuweroute, bereid is ProRail te vragen de corridor Zwolle–Roosendaal overbelast te verklaren zodat er een studie kan worden gedaan naar kosteneffectieve maatregelen voor de korte termijn (capaciteitsvergrotingsplan) en mogelijke oplossingen voor de langere termijn.

Utrecht Centraal (DoorStroomStation Utrecht)

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat 2016 rijkelijk laat is voor een oplossing voor het station Utrecht Overvecht. Is de Staatssecretaris dit met de genoemde leden van eens? Zo nee, waarom niet? We zijn dan namelijk twee jaar verder. Is de Staatssecretaris bereid om met NS af te stemmen dat alle inspanning er op gericht is om geen stations of zo weinig mogelijk stations meer over te slaan? Is de Staatssecretaris bereid om NS aan te sporen eerder een oplossing paraat te hebben, in ieder geval dit voorjaar, voor het bedienen van dit station, opdat het niet meer wordt overgeslagen? Zo nee, waarom niet?

De leden van de PvdA-fractie lezen ook dat het station Utrecht Overvecht regelmatig wordt overgeslagen. Vanaf 2016 verwacht de Staatssecretaris verbetering, zo lezen de aan het woord zijnde leden. De leden van de PvdA-fractie zijn zeer benieuwd naar maatregelen die genomen worden vóór 2016 en vragen de Staatssecretaris hier nader op in te gaan.

Reisinformatie en transparantie

De leden van de PvdA-fractie zijn met de Staatssecretaris van mening dat alles op alles moet worden gezet om reizigers vooraf te informeren over het overslaan van stations. Deze leden lezen dat het informeren van reizigers zoveel als mogelijk vooraf gebeurt. In dit kader vragen deze leden de Staatssecretaris dit (voor zover mogelijk) kwantitatief te onderbouwen.

De leden van de SP-fractie zijn het ermee eens dat de NS transparant moet zijn over hoe vaak welke stations worden overgeslagen en vragen zich af wanneer de Staatssecretaris van mening is dat het overslaan van een station wel acceptabel is. Daarnaast zijn de leden benieuwd op welke wijze het overslaan van stations gecommuniceerd wordt richting de reiziger.

Grensabonnementen spoor

De leden van den VVD-fractie lezen dat NS met de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) de mogelijkheden voor één internationaal abonnement op de intercity naar Brussel heeft onderzocht. De tarieven voor een binnenlands trajectabonnement blijken lager te zijn dan de prijs voor een internationaal abonnement gevraagd zou kunnen worden. Hoe kan dit, vragen deze leden, want je zou immers denken dat één abonnement goedkoper is dan twee? Waarom kunnen deze twee vervoerders niet gezamenlijk één abonnement uitgeven op een dit traject? Waar zit hier de moeilijkheid, en is de Staatssecretaris bereid om zich er voor in te spannen dat er een betaalbaar internationaal abonnement komt op dit traject? Zo nee, waarom niet?

De leden van de SP-fractie constateren dat het niet mogelijk is om een aansluitend internationaal abonnement te kopen om tussen België en Nederland te reizen. Deze leden vragen of het mogelijk is om een dergelijk abonnement in te voeren, zodat een forens tussen bijvoorbeeld Brussel en Den Haag gewoon een abonnement kan aanschaffen en ook in België kan in- en uitchecken met de OV-chipkaart. Deze leden zien niet in waarom een

dergelijke oplossing duurder zou moeten zijn voor de reiziger en ontvangen graag een nadere toelichting hierop.

Verder zijn de leden van de SP-fractie verbaasd dat de Staatssecretaris verwijst naar een grensabonnement van de NMBS. Volgens deze leden bestaat dit abonnement niet meer, maar biedt de NMBS losse kaartjes aan tot de grens die te koop zijn bij de conducteur. De leden van de SP-fractie zouden graag zien dat er op korte termijn met NS en NMBS wordt gezocht naar een betere oplossing voor de reiziger die met regelmaat reist tussen Nederland en België en zijn benieuwd of de Staatssecretaris hier toe bereid is.

De leden van de D66-fractie lezen dat de tarieven voor een binnenlands trajectabonnement lager liggen dan de prijs die voor een internationaal abonnement gevraagd zou worden. Wat is hier de reden van, willen deze leden graag weten. Want hierdoor is het voor de reiziger wellicht voordeliger om twee losse nationale abonnementen tot de grens aan te vragen, maar het zou makkelijker zijn als zij voor één reis ook één abonnement konden afsluiten.

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn blij dat de Nederlandse en Belgische abonnementen op de grens weer goed aansluiten. Ook het probleem met het degressieve tariefstelsel door een overstap binnen Nederland van een nationale trein op een internationale trein is in overleg met consumentenorganisaties opgelost (herinvoering lange afstandskorting) waardoor deze reizigers niet meer euro's meer betalen, puur omdat ze moeten overstappen. Consumentenorganisaties wijzen er echter op dat er nog steeds meerdere problemen zijn met de grensoverschrijdende tarieven. De leden van de ChristenUnie-fractie hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de ChristenUnie-fractie blijven het onlogisch vinden dat forenzen in één en dezelfde trein twee abonnementen nodig hebben omdat dit goedkoper is dan de prijs van een integraal internationaal abonnement. Is de Staatssecretaris bereid in overleg te gaan met de vervoerders om het internationale abonnement aan te passen zodat dit net zo duur wordt als de optelsom van de genoemde nationale abonnementen?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de grootste problemen nu liggen bij de losse tickets. Zij vragen waarom nu met abonnementen wel tot de grens met het binnenlandse tarief kan worden gereisd, maar dit niet kan met losse tickets, waardoor incidentele reizigers die de grens passeren altijd een «grensboete» moeten betalen. Genoemde leden vragen wat hiervan de rechtvaardiging is aangezien er bij de meeste treinen (met uitzondering van de hogesnelheidstreinen) geen verschil is in kwaliteit (snelheid en comfort) met de binnenlandse treinen. Vindt de Staatssecretaris dit nog wel passen in een Europa zonder grenzen en bij een vervoerssysteem waar de reiziger op 1,2 en 3 staat? Is de Staatssecretaris bereid om van NS te eisen dat ze wel losse kaartjes tot de grens volgens binnenlands tarief gaat aanbieden en om in overleg te gaan met de buurlanden, zodat dat zij dit ook doen voor de grensoverschrijdende treinen?

Ten derde vragen de leden van de ChristenUnie-fractie of het klopt dat het verschil tussen het internationale tarief van de intercity's naar onder meer Berlijn en Brussel en het binnenlandse tarief de afgelopen tien jaar steeds groter is geworden. Ook hier vragen genoemde leden wat hiervan de rechtvaardiging is, aangezien er geen verschil is in kwaliteit (snelheid en

comfort) met de binnenlandse treinen. De intercity naar Brussel is zelfs nog steeds trager dan hij in het verleden is geweest.

Ten vierde vragen de leden van de ChristenUnie-fractie of het klopt dat de aangepaste berekening van de internationale tarieven als gevolg van de nieuwe prijsberekening door het herinvoeren van de langeafstandskorting van het degressieve tariefstelsel voor de vervoerders gecompenseerd wordt met een extra verhoging van de internationale tarieven. Zo ja, waarom is hiervoor gekozen? Genoemde leden wijzen er in dit verband op dat na herinvoering van de lange afstandskorting in het binnenland de vervoerders dezelfde inkomsten hebben als met de vroegere langeafstandskorting. De vervoerders hebben dus afgezien van de extra inkomsten die ze zouden hebben zonder de langeafstandskorting. Waarom wil NS dan wel de extra inkomsten behouden die ontstonden toen de langeafstandskorting voor grensoverschrijdend vervoer werd afgeschaft? Volgens genoemde leden wordt hiermee de grenstoelage behouden en zal deze bovendien jaarlijks oplopen. Genoemde leden vinden dit onwenselijk. Zij vragen de Staatssecretaris hierover in gesprek te gaan met NS en bij beantwoording van dit schriftelijk overleg aan te geven wat de resultaten zijn van dit gesprek.

Tenslotte vraagt de ChristenUnie-fractie of de Staatssecretaris de mening deelt dat het openen van de internationale betaalmarkt voor openbaar vervoer voor roaming een oplossing is voor alle bovengenoemde tariefproblemen omdat NS dan zelf ook over de grens zijn abonnementen kan aanbieden en NMBS vice versa, waardoor de vervoerders en andere aanbieders van abonnementen en losse treinkaartjes door concurrentie gedwongen worden de diverse «grensboetes» in de tarieven af te schaffen. Is de Staatssecretaris bereid om ook binnen Europa te pleiten voor roaming van openbaar vervoerstarieven zoals al jaren gebruikelijk is op de telecommarkt?

II Reactie van de Staatssecretaris

Hierbij zend ik u de reactie op de vragen die verschillende fracties binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu in het kader van een schriftelijk overleg hebben gesteld inzake het ongepland overslaan van stations en over grensoverschrijdende abonnementen op het spoor⁵. Dank aan de diverse fracties voor hun vragen over de beide brieven die het onderwerp zijn van dit schriftelijk overleg. Onderstaande beantwoording is volgens de structuur en volgorde van de vragen vanuit uw Kamer, waarbij gelijklopende vragen zijn samengevoegd om verwijzing naar eerdere antwoorden zo veel mogelijk te voorkomen.

Ongepland overslaan van stations

De leden van de PvdA-fractie vragen naar de rol die wiskundige modellen kunnen spelen bij vooraf gedefinieerde maatregelen om problemen zoals van het overslaan van stations te voorkomen.

Vooraf gedefinieerde maatregelen zijn standaard oplossingen die NS kan gebruiken in de bijsturing bij verstoringen of versperringen. Het is niet zo dat NS vooraf gedefinieerde maatregelen standaard toepast. De treindienstleiding bekijkt in elke situatie of er beter passende bijsturingsmaatregelen zijn. In uitzonderlijke gevallen is het overslaan van stations de enige optie om een trein te laten doorrijden zonder een onevenredig grote verstoring van de dienstregeling op de route en knooppunten verder op de route te veroorzaken.

⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 570 en Kamerstuk 23 645, nr. 592.

Wiskundige modellen kunnen de bestaande vooraf gedefinieerde maatregelen aanvullen die NS gebruikt in de bijsturing bij verstoringen of versperringen.

In de toekomst kunnen wiskundige modellen helpen bij het verbeteren van de bijsturing. NS schat in dat het op lange termijn (na 2020) mogelijk wordt om real-time gebruik te maken van wiskundige modellen die heel snel de optimale uitkomsten uitrekenen van verschillende bijsturingsopties. Zie voor meer toelichting hierover mijn antwoorden op recente schriftelijke vragen.⁶

De leden van de D66-fractie vragen welke maatregelen worden genomen voor de stations in Zeeland en in de regio rond Hilversum.

Voor de Intercity van Roosendaal richting Vlissingen heeft NS het overslaan van stations als voorgedefinieerde oplossing in het bijsturingbeleid opgenomen. Er zijn situaties waarin NS ervoor kiest om geen stations over te slaan. Bijvoorbeeld wanneer de trein erg vol is of de voorafgaande trein is uitgevallen. In die gevallen wordt deze maatregel niet toegepast.

De Intercity stopt in ieder geval op Bergen op Zoom, Goes en Middelburg. Bij een vertraging van meer dan 18 minuten kan NS ervoor kiezen één of meer van de kleine tussengelegen stations over te slaan.⁷ Er volgt dan binnen 12 minuten een volgende trein, waardoor de overlast voor reizigers beperkt blijft. Op deze manier is er precies voldoende tijd om na keren in Vlissingen weer op tijd te vertrekken richting Roosendaal, Rotterdam, Den Haag en Amsterdam waardoor de vertraging niet wordt «doorgegeven» aan andere treinen in het netwerk. Gezien o.a. lange lijnvoering zijn er helaas geen verbetermogelijkheden of maatregelen voor dit traject.

Voor de regio rond Hilversum zal het project DSSU leiden tot verbetering van de punctualiteit, waardoor er minder bijsturing nodig is. Zie voor DSSU verder de paragraaf over dit project, verderop in deze brief.

De leden van de D66-fractie vragen voorts de gegevens over overgeslagen stations ieder jaar door te geleiden naar de Kamer.

Er is toegezegd uw Kamer voorlopig elk jaar te informeren over de cijfers inzake het overslaan van stations.⁸ Bijgaand treft u de cijfers aan over 2014⁹.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen mijn mening van over de ontwikkeling dat het aantal keer dat stations worden overgeslagen de afgelopen jaren is toegenomen. Kan er op de specifieke trajecten Nijmegen–Arnhem, Utrecht–Hilversum en Vlissingen–Roosendaal nog wel over incidenten worden gesproken? Zijn er op deze trajecten geen aanvullende maatregelen nodig?

Het aantal overgeslagen stations is in absolute zin tussen 2010 en 2013 toegenomen. Dat geldt als gevolg van frequentieverhogingen ook voor het aantal geplande stops op stations. In relatieve zin is het beeld stabiel. In 2014 is er echter sprake van een absolute en procentuele afname van het aantal overgeslagen stations. Gegeven de intensieve benutting van het spoornet is dit positief. Ter illustratie de totaalcijfers voor alle stations op het hoofdrailnet:

⁶ Aanhangsel Handelingen II 2014/15, nr. 868.

⁷ Zie ook Aanhangsel Handelingen II 2013/14, nr. 605 d.d. 27 november 2013.

⁸ Zie de eerdergenoemde brieven van 2 december 2014 en 27 november 2013.

⁹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

JAAR	AANTAL OVERGESLAGEN STATIONS	PERCENTAGE OVERGESLAGEN STOPS
2010	2.280	0,02
2011	2.468	0,02
2012	2.476	0,02
2013	3.393	0,03
2014	3.163	0,02

Het overslaan van stations is voor de getroffen reizigers heel vervelend en levert hen hinder op. In sommige situaties is het overslaan van stations echter de minst slechte oplossing, om olievlekwerking te voorkomen. NS zorgt ervoor deze maatregel zo weinig mogelijk toe te passen. Daarbij moet het gaan om incidenten en moet NS de reizigers zowel in de trein als op het perron hierover goed en tijdig informeren, zodat zij niet verrast worden en eventueel een andere reis kunnen kiezen. NS gaat in 2015 nog strenger om met het overslaan van stations en verwacht dat dit resulteert in een verdere daling.

Op de hoogst scorende stations worden minder dan 1% van de op deze stations geplande stops overgeslagen. Het gaat daarbij niet stelselmatig om dezelfde trein op hetzelfde tijdstip. Daarom is er sprake van incidenten en niet van een structurele kwestie, hoe vervelend de incidenten voor de getroffen reizigers ook zijn. Dit neemt niet weg dat er, mede naar aanleiding van de eerdere vragen van de ChristenUnie-fractie, maatregelen worden getroffen om het probleem te verkleinen of op te lossen. Zie daarvoor de andere antwoorden in deze brief.

Arnhem-Nijmegen

De leden van de VVD-fractie vragen mij NS aan te sporen om al in het voorjaar van 2015 een oplossing te bieden voor de stations op het traject Nijmegen–Arnhem en, meer in het algemeen, om geen stations of zo weinig mogelijk stations over te slaan.

Het overslaan van stations is vervelend voor de reizigers. De problemen die het overslaan van stations noodzakelijk maken, moeten dus zo snel mogelijk worden opgelost. NS is daar dringend toe aangespoord.

Het Nederlandse spoor is één van de meest druk bereden sporen ter wereld. Dat leidt tot een complexe dienstregeling die nauwkeurig is ontworpen om zoveel mogelijk treinen te laten rijden om reizigers en goederen te vervoeren. Een verbetering in deze dienstregeling voor sommige reizigers heeft meteen consequenties voor andere knooppunten en reizigers. De uitdaging is om zo groot mogelijke verbeteringen voor zo veel mogelijk reizigers te realiseren ten koste van zo klein mogelijke verslechtingen voor zo weinig mogelijk reizigers.

De frequenties op het traject Arnhem–Nijmegen zijn zodanig dat er, indien er een station wordt overgeslagen, altijd binnen tien minuten een volgende trein komt, waardoor de overlast voor reizigers beperkt blijft.

ProRail en NS zijn bezig de corridor Roosendaal–Nijmegen–Arnhem–Zwolle minder storingsgevoelig te maken door aanpassingen van de dienstregeling en van de infrastructuur. Zo heeft ProRail inmiddels een keurvoorziening aangelegd bij station Wijchen. Daardoor kan NS de treindienst tussen Arnhem en Wijchen uitbreiden. ProRail heeft een taskforce ingesteld om te zoeken naar mogelijkheden om het aantal overwegstoringen op dit baanvak (met name die in Elst) terug te brengen. Het doel daarvan is allereerst het verminderen van het ongevalsrisico op de overweg, maar ook het voorkomen van overwegverstoringen en hun

impact op de punctualiteit. Het verbeteren van de punctualiteit vermindert de noodzaak van bijsturing door bijvoorbeeld het overslaan van stations. Uiterlijk in december 2016 zal NS de Intercity Zwolle – Roosendaal versnellen tussen Arnhem en Nijmegen, waardoor er een extra Sprinter kan rijden tussen Nijmegen en Arnhem. Deze Sprinter zal de drie stations bedienen, waardoor de Intercity er niet meer hoeft te stoppen. Het overslaan van stations tussen Arnhem en Nijmegen door de Intercity is dan niet meer aan de orde. Deze aanpassing in de dienstregeling hangt samen met grootschalige wijzigingen in het zuiden van Nederland, waardoor de dienstregeling daar grootschalig herontworpen moet worden. NS heeft onderzocht of het mogelijk is om al vanaf december 2015 deze veranderingen door te voeren, maar een beheerste invoering is dan niet mogelijk gezien de grote impact en de risico's op de maakbaarheid van de treindienst en in dienstregeling.¹⁰

De leden van de PvdA-fractie vragen of en zo ja, hoe NS de reizigers op de stations op het meest getroffen traject Nijmegen–Arnhem – ook financieel – tegemoet komt.

Reizigers die te maken krijgen met een vertraging als gevolg van een overgeslagen station, hebben recht op dezelfde financiële compensatie als reizigers die door andere oorzaken vertraging hebben. Ze kunnen een beroep doen op de regeling Geld Terug Bij Vertraging.

Ook vragen de leden van de PvdA-fractie in hoeverre NS op dit traject in voorkomende gevallen zelf bussen inzet of samenwerkt met regionale busvervoerders om deze reizigers alsnog zo snel als mogelijk op plek van bestemming te krijgen.

NS zet in deze gevallen geen bussen in. Het is niet mogelijk om vooraf de inzet van bussen te regelen, omdat het overslaan van een station niet vooraf gepland is. Als blijkt dat een trein een station moet overslaan, is de volgende trein veel sneller ter plaatse dan bussen die op dat moment nog geregeld zouden moeten worden. In de meeste gevallen is er binnen ongeveer 10 minuten een volgende trein die de reizigers alsnog naar de overgeslagen stations brengt.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen of NS al met de consumentenorganisaties heeft gesproken over de dienstregeling 2016, waarin de intercity Zwolle–Roosendaal niet meer zal stoppen op de stations tussen Arnhem en Nijmegen omdat hier dan elk kwartier een sprinter gaat rijden.

NS spreekt regelmatig met de consumentenorganisaties (en met de decentrale overheden en de andere spoorvervoerders) over de voornemens voor en dilemma's in de dienstregelingen voor de komende jaren. Voor 2016 en verder zijn deze gesprekken tot nu toe informatief van karakter geweest. De formele adviesaanvraag over de dienstregeling 2016 volgt in februari 2015.

NS heeft recent moeten concluderen dat het niet verantwoord is de genoemde aanpassing tussen Arnhem en Nijmegen bij de start van de dienstregeling 2016 in te voeren: een beheerste invoering is dan niet mogelijk gezien de grote impact en de risico's op de maakbaarheid van de treindienst en in dienstregeling. De aanpassing zal uiterlijk eind 2016 gebeuren.¹¹ Hierdoor is het niet mogelijk om de voor 2017 toegezegde verbeteringen al in 2016 versneld door te voeren.

¹⁰ Zie bijgevoegde brief van NS d.d. 13 januari 2015, raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

¹¹ Zie de bijgevoegde brief van NS, raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen of de wijzigingen in de dienstregeling 2016 betekenen dat alle aansluitingen in Roosendaal van en naar België verslechteren met circa een kwartier.

Er is in 2016 geen sprake van een grootschalig herontwerp van de dienstregeling in Zuid-Nederland (zie eerdere antwoorden). De genoemde forse verslechtering van de aansluitingen in Roosendaal is niet aan de orde.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen verder of met de voorgestelde dienstregeling 2016 ook het onderliggende probleem op het traject Arnhem–Nijmegen is opgelost.

Nee, zoals hierboven gesteld kan NS de betreffende aanpassing van de dienstregeling niet in 2016 effectueren. Het probleem wordt aangepakt met de dienstregeling 2017.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen wat, mede gelet op de bouw van het derde spoor bij de Betuweroute in Duitsland, de nieuwe bijsturingsmaatregel wordt bij grote vertragingen op dit traject.

Over de maatregelen in het kader van het derde spoor bent u per brief van 14 oktober 2014¹² geïnformeerd. Er is geen sprake van een nieuwe bijsturingsmaatregel, indien nodig vindt bijsturing plaats op de reguliere wijze: maatwerk op basis van de situatie die zich voordoet.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of in een situatie dat de capaciteitsaanvragen wel theoretisch passen, maar in de praktijk bovengemiddeld vaak moet worden bijgestuurd en dit structureel meerdere jaren gebeurt / dreigt te gebeuren, niet toch feitelijke sprake is van een overbelaste situatie. Uiteindelijk zou toch de feitelijke uitvoerbaarheid en niet de theoretische planning maatgevend moeten zijn?

ProRail beoordeelt met alle beschikbare informatie en deskundigheid of de door de vervoerders gewenste dienstregeling praktisch passend en uitvoerbaar is. ProRail toetst dus de (verwachte) praktische uitvoerbaarheid. Als tijdens de uitvoering van de dienstregeling in de praktijk blijkt dat er toch frequente knelpunten optreden, dan bekijkt ProRail samen met betrokken vervoerder hoe dit op te lossen is. Dat kan zijn door een vooraf gedefinieerde bijstuurmaatregel dan wel door aanpassing van de dienstregeling.

Ook vragen de leden van de ChristenUnie-fractie of alle capaciteitsaanvragen op de corridor Zwolle–Roosendaal in de afgelopen jaren door ProRail volledig zijn gehonoreerd of dat er sprake van is geweest dat in het proces van capaciteitsverdeling en onderhandeling tussen de vervoerders en ProRail deze aanvragen zijn aangepast om de dienstregeling te laten passen.

ProRail heeft alle capaciteitsaanvragen de afgelopen jaren gehonoreerd maar in een aantal gevallen wel met kleine aanpassingen aan de dienstregeling om alle gevraagde treinen te kunnen laten rijden. Onderhandelingen tussen vervoerders en ProRail zijn een normaal onderdeel van het proces van reguliere capaciteitsverdeling.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of er de afgelopen jaren al eens studie is gedaan naar de robuustheid en capaciteit van de corridor Zwolle–Roosendaal en hoe deze kunnen worden verbeterd.

¹² Kamerstuk 22 589, nr. 320.

Er is geen studie of project specifiek gericht op deze corridor. ProRail en NS bekijken voortdurend hoe ze de robuustheid en de capaciteit van het spoor kunnen verbeteren en hoe ze knelpunten kunnen oplossen.¹³ In het programma Beter en Meer krijgt dit nog extra aandacht.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of ik, gezien de bovengemiddelde vertraginggevoeligheid en de extra goederentreinen in verband met de bouw van het derde spoor bij de Betuweroute, bereid ben ProRail te vragen de corridor Zwolle–Roosendaal overbelast te verklaren zodat er een studie kan worden gedaan naar kosteneffectieve maatregelen en oplossingen.

De Europese richtlijn EU 2014/32 en de AMvB capaciteitsverdeling schrijven voor in welke gevallen ProRail infrastructuur overbelast kan verklaren: naar aanleiding van het actuele verdeelproces of van voor de nabije toekomst verwachte knelpunten. Een overbelastverklaring op verzoek van de concessieverlener is niet mogelijk. Alle overbelastverklaringen die ProRail heeft afgegeven zijn te vinden op haar website.¹⁴ Zie ook mijn antwoord op de vorige vraag.

De werkzaamheden rond het derde spoor in Duitsland zijn een specifieke en tijdelijke situatie. Voor de korte termijn is de terugverdientijd voor structurele maatregelen onvoldoende, en voor de lange termijn zijn ze na afronding van de werkzaamheden niet meer relevant. Dit betekent dat kosteneffectieve maatregelen en oplossingen niet beschikbaar zijn.

Utrecht Centraal (DoorStroomStation Utrecht)

De leden van de VVD-fractie vragen mij NS aan te sporen al in het voorjaar van 2015 een oplossing te bieden voor de bediening van station Utrecht Overvecht en, meer in het algemeen, om geen stations of zo weinig mogelijk stations meer over te slaan.

Een oplossing in 2015 is helaas niet mogelijk. NS en ProRail zijn bezig met de uitvoering van de oplossing van diverse problemen op en rond station Utrecht Centraal, o.a. het relatief vaak overslaan van station Utrecht Overvecht. Door herstructurering van de wissels rond Utrecht (onderdeel van het lopende project DSSU) kan NS de treindienst sneller en robuuster maken, waardoor er minder punctualiteitsproblemen zullen zijn en het overslaan van stations minder vaak nodig is. Het project DSSU is naar verwachting eind 2016 gereed en zal dus vanaf de dienstregeling 2017 tot verbeteringen leiden.

De leden van de PvdA-fractie vragen welke maatregelen vóór 2016 genomen worden ten aanzien van het station Utrecht Overvecht.

Er worden op dit moment maatregelen genomen (DSSU). Die kennen echter een doorlooptijd, waardoor de maatregelen in 2017 effect zullen hebben op het overslaan van station Utrecht Overvecht. Zie ook het voorgaande antwoord. Andere (tussentijdse) maatregelen zijn niet beschikbaar.

¹³ Zie de ProRail-website <http://www.prorail.nl/vervoerders/verdeling-van-ruimte-op-het-spoor/vergroten-van-capaciteit/knelpunten-2015>.

¹⁴ Zie <http://www.prorail.nl/vervoerders/verdeling-van-ruimte-op-het-spoor/vergroten-van-capaciteit>.

Reisinformatie en transparantie

De leden van de PvdA-fractie vragen een kwantitatieve onderbouwing van de mededeling dat reizigers vooraf worden geïnformeerd over het overslaan van stations.

NS geeft voortdurend reisinformatie via diverse middelen omroep en schermen in de trein, omroep en borden op het station, de Reisplanner-app, medewerkers in de trein en op het station.¹⁵ NS legt niet vast op welk moment welke informatie wordt gegeven via welk kanaal. Het is niet mogelijk cijfers te geven over de informatieverstrekking ten aanzien van het overslaan van stations.

De leden van de SP-fractie vragen wanneer het overslaan van een station acceptabel is.

Er is geen algemene formule om te beoordelen wanneer het overslaan van een station wel of niet acceptabel is. Het overslaan van een station is een bijsturingmaatregel en bijsturing is maatwerk. Bijsturing is aan de orde als er al een probleem is; het gaat er dan om de omvang en overlast van het probleem zo veel mogelijk te beperken en het probleem zo snel mogelijk op te lossen. Afhankelijk van de situatie en de omstandigheden kan NS eventueel kiezen voor het overslaan van een station. Voorwaarde is dat de reizigers tijdig geïnformeerd kunnen worden.

Het beleid van NS is dat er geen station wordt overgeslagen zonder dat klanten hierover tijdig geïnformeerd worden. Andersom geformuleerd: als de reizigers niet meer tijdig kunnen worden geïnformeerd, is het geen optie om een station over te slaan. Om tijdige en accurate informatieverstrekking aan reizigers te waarborgen legt NS concrete beslispunten vast: als een trein een bepaald station (beslispunt) is gepasseerd, wordt een aantal volgende stations niet meer overgeslagen omdat er dan onvoldoende tijd resteert om reizigers tijdig en accuraat te informeren.

De leden van de SP-fractie vragen verder hoe het overslaan van stations gecommuniceerd wordt richting de reizigers.

NS informeert de reizigers in voorkomende gevallen met alle beschikbare middelen over het overslaan van stations: omroep en schermen in de trein, omroep en elektronische borden op het station, de Reisplanner-app.

Grensabbonementen spoor

De leden van de fracties van VVD, D66 en ChristenUnie vragen, ieder in hun eigen bewoordingen, hoe het kan dat de tarieven voor een binnenlands ticket of trajectabonnement lager blijken te zijn dan de prijs die voor een internationaal ticket of abonnement gevraagd zou kunnen worden.

De prijzen voor internationale tickets of abonnementen liggen hoger dan de nationale prijzen. Het nationale tarief voor 2^e klas reizen is gereguleerd via de vervoerconcessie en geldt voor het nationale vervoer. De markt voor internationaal personenvervoer per trein is geliberaliseerd. Het internationale vervoer is niet gereguleerd via openbare dienstcontracten maar vervoerders kunnen voor eigen rekening en risico vervoer verzorgen («open access»). Uiteraard zijn hier wel (wettelijke) voorwaarden aan verbonden, maar er zijn geen restricties aan de tarieven. De vervoerders kunnen zelf hun tarieven vaststellen.

¹⁵ Zie pagina 3 van mijn brief van 2 december 2014 over het overslaan stations.

De leden van de fracties van VVD en D66 vragen waarom NS en NMBS niet gezamenlijk één betaalbaar internationaal abonnement uitgeven voor de intercity naar Brussel.

NS en NMBS hebben samen bekeken of daar voldoende markt voor is. Uitkomst was dat één integraal abonnement op basis van de internationale tarieven duurder is dan twee nationale trajectabonnementen tegen nationale tarieven. NS heeft bij de groep frequente reizigers onderzocht of er in Nederland interesse is voor een internationaal abonnement en heeft geconstateerd dat er te weinig animo is om het abonnement te ontwikkelen.

De leden van de fracties van VVD, SP en ChristenUnie vragen of ik bereid ben om me er voor in te spannen dat er een betaalbaar internationaal ticket of abonnement komt.

De informatie in de brief van 4 december 2014¹⁶ en bovenstaande maken duidelijk dat het op de markt brengen van een internationaal abonnement niet voorziet in een dringende behoefte. Het eventueel ontwikkelen van een dergelijk abonnement is aan de vervoerders als zij daar markt in zien.

De leden van de SP-fractie vragen aanvullend of het eventuele abonnement dan ook op de OV-chipkaart geladen kan worden zodat er ook in België in- en uitgecheckt kan worden.

Reizigers kunnen op buitenlandse stations niet inchecken met de OV-chipkaart omdat daar geen palen of poortjes staan. Ook zullen er geen palen in de voertuigen geplaatst worden, ondermeer omdat dit voor verwarring bij de reizigers zorgt en fraude in de hand kan werken. In het buitenland kan dus niet met de OV-chipkaart worden gereisd.

De leden van de SP-fractie stellen dat NMBS geen abonnementen tot de grens verkoopt.

In de brief van 4 december 2014¹⁷ staat dat NS heeft laat weten dat in het belang van de frequente reizigers NS en NMBS beiden een binnenlands abonnement aanbieden dat tot de grens geldig is in plaats van tot het laatste station voor de grens. Naar aanleiding van de constatering van de SP-fractie is er nogmaals contact geweest om te verifiëren of dit antwoord nog actueel is. NS heeft, na contact met NMBS, bevestigd dat het nog altijd mogelijk is een trajectkaart te kopen voor een traject van een Belgisch station naar een grenspunt.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen ook of het klopt dat het verschil tussen het internationale tarief van de intercity's naar onder meer Berlijn en Brussel en het binnenlandse tarief de afgelopen tien jaar steeds groter is geworden. Wat is hiervan de rechtvaardiging?

Het binnenlandse tarief is gereguleerd in de vervoerconcessie. Een 2^e klas voltarief reis heeft een beschermd tarief dat alleen mag stijgen conform de afspraken in art 54 lid 3 van de concessie. Dit geldt niet voor de internationale tarieven, vandaar dat de tarieven niet gelijk oplopen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of het klopt dat de vervoerders vanwege de herinvoering van de langeafstandskorting worden gecompenseerd met een extra verhoging van de internationale tarieven. Tevens vragen deze leden waarom NS de extra inkomsten wil

¹⁶ Kamerstuk 23 645, nr. 592.

¹⁷ Kamerstuk 23 645, nr. 592.

behouden die ontstonden toen de langeafstandskorting werd afgeschaft. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen mij hierover in gesprek te gaan met NS en bij beantwoording van dit schriftelijk overleg aan te geven wat de resultaten zijn van dit gesprek.

NS laat weten dat ze op uitdrukkelijk verzoek van én in nauwe afstemming met de consumentenorganisaties een aangepaste berekeningswijze van de tarieven voor internationale treinreizen ontwikkeld heeft waardoor doorgaande degressie mogelijk is. De consumentenorganisaties in het Locov hebben een positief advies gegeven over deze nieuwe systematiek. De nieuwe systematiek sluit beter aan op de berekening van binnenlandse tarieven vanwege de langeafstandskorting. Net als bij het doorvoeren van regionale prijzen en langeafstandskorting op de binnenlandse papieren treinkaartjes is deze systeemwijzing voor NS opbrengstneutraal geweest.

Het opbrengstresultaat dat ontstaan is in de periode waarin de langeafstandskorting niet gehanteerd werd op internationale verbindingen is voor NS. Dit past binnen de regels voor het internationale treinverkeer waar de vervoerder zelf financiële risico's draagt.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of roaming van openbaar vervoertarieven, zoals al jaren gebruikelijk is op de telecommarkt, een oplossing is voor alle grensoverschrijdende tariefproblemen. Ben ik bereid om binnen Europa daarvoor te pleiten?

Het concept van roaming naar analogie van de telecommarkt is niet direct en letterlijk toepasbaar op het openbaar vervoer vanwege verschillen in karakter en structuur van de markten en de toegepaste technologie. Binnen het kader van de uitvoering van de motie Dik-Faber/ De Boer¹⁸ over de OV-chipkaart 2.0 wordt dit uitgewerkt en zal ik hierop terugkomen.

¹⁸ Kamerstuk 23 645, nr. 553.