

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

1545

Vragen van het lid **Minhas** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «De zakenreiziger staat te popelen om de trein te nemen, maar stuit op gebrek aan stoelen en ticketchaos»* (ingezonden 23 januari 2023).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 14 februari 2023).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «De zakenreiziger staat te popelen om de trein te nemen, maar stuit op gebrek aan stoelen en ticketchaos»?¹

Antwoord 1

Ja, hier heb ik kennis van kunnen nemen.

Vraag 2

Herkent u zich in de berichtgeving dat vraag en aanbod voor internationaal reizen met de trein nog ver uit elkaar liggen? Zo ja, kunt u dit toelichten?

Antwoord 2

Het klopt dat op sommige bestemmingen door de reiziger gewenste tijdstippen onvoldoende aanbod beschikbaar is. Op andere bestemmingen zitten treinen nog lang niet altijd vol. Het is aan de vervoerders om het aanbod zo goed mogelijk aan te laten sluiten bij de markt. Helaas zorgen verschillende uitdagingen ervoor dat vervoerders niet heel flexibel zijn hierin, bijvoorbeeld door de lange aanschaffermijnen en hoge investeringskosten voor extra materieel of de beperkte beschikbaarheid en flexibiliteit van doorgaande internationale treinpaden.

Vraag 3

Wat vindt u ervan dat zakenreizigers staan te popelen om meer de trein te nemen, maar het internationale treinverkeer in het huidige systeem maar moeizaam van de grond komt?

¹ Trouw, 19 januari 2023, «De zakenreiziger staat te popelen om de trein te nemen, maar stuit op gebrek aan stoelen en ticketchaos», <https://www.trouw.nl/duurzaamheid-economie/de-zakenreiziger-staat-te-popelen-om-de-trein-te-nemen-maar-stuit-op-gebrek-aan-stoelen-en-ticketchaos--bb1caa3b/>

Antwoord 3

Ik ben zeer verheugd met de groeiende belangstelling van reizigers, ook in de zakelijke markt, om de trein te pakken naar internationale bestemmingen. Onderzoeken zoals die waar in het artikel naar wordt verwezen van Anders Reizen zijn wat mij betreft een extra aanmoediging voor vervoerders om zo snel mogelijk door te pakken om extra aanbod mogelijk te maken.

Vraag 4

Wat vindt u ervan dat er met name naar Londen niet genoeg stoelen beschikbaar zijn en er te weinig directe treinen rijden aan de rand van de dag?

Antwoord 4

Het is een positieve ontwikkeling dat steeds meer mensen de keuze maken voor de trein in plaats van het vliegtuig, ook in de zakelijke markt. Er is bijvoorbeeld veel vraag naar treindiensten naar Londen. Eurostar biedt hiervoor verschillende treindiensten aan. Eurostar heeft echter ook veel hinder ondervonden van de coronapandemie, waardoor de dienstregeling een tijd lang afgeschaald is geweest. De dienstregeling is inmiddels weer uitgebreid en Eurostar is sinds het versoepelen van de coronamaatregelen in negen maanden opgeschaald van één naar vier diensten per dag. Eurostar heeft verdere groeiambities op de route naar Nederland en is zelf in de beste positie om haar bedrijfsvoering zo in te richten dat er aan de marktvrage kan worden voldaan.

Vraag 5

Klopt het dat het beschermen van de binnenlandse treindienst door Europese lidstaten belemmerend werkt bij het uitbreiden van internationale treinreizen?

Antwoord 5

In Nederland wordt het spoornetwerk intensief gebruikt en is er slechts weinig ongebruikte capaciteit. Als een vervoerder een nieuwe (internationale) treindienst aan wil bieden, moet deze hiervoor bij ProRail een aanvraag doen voor capaciteit. De regels over capaciteit liggen vast in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur; ProRail beoordeelt op basis van deze regels of de aanvraag voor capaciteit gehonoreerd kan worden. Het Besluit capaciteitsverdeling beoogt de samenhang van het netwerk te borgen en dit kan het resultaat hebben dat de capaciteitsaanvraag voor nieuwe internationale treindiensten niet worden gehonoreerd als deze een bedreiging vormt voor de samenhang van het netwerk. Wel is het zo dat er in de capaciteitsregels een minimum bedieningsniveau voor internationale verbindingen is vastgelegd, wat er voor zorgt dat er voldoende ruimte is voor internationale treindiensten. Voor vervoerders die een internationale treindienst willen aanbieden, is het een extra uitdaging dat er in meerdere landen capaciteit moet worden aangevraagd en dat deze treinpaden ook op elkaar moeten aansluiten.

Vraag 6

Klopt het dat de Eurostar altijd halfleeg aankomt in Brussel en vervolgens praktisch halfleeg verder rijdt naar Londen? Waar komt dit volgens u door en kunt u dit met cijfers toelichten?

Antwoord 6

Op dit moment vertrekt de trein met een gedeeltelijke bezetting vanuit Nederland vanwege beperkte capaciteit in de terminals in Amsterdam en Rotterdam. Deze beperkte capaciteit zorgt ervoor dat er momenteel vanuit Nederland geen volledige trein gevuld kan worden. De rest van de zitplaatsen in de trein wordt gevuld in Brussel en Lille en de trein rijdt daarna (vaak volledig gevuld) door naar Londen.

Vraag 7

Welke mogelijkheden zijn er om de opstapcapaciteit van de Eurostar op korte termijn te vergroten op de Nederlandse stations? En wat is daarvoor nodig van diensten zoals de Marechaussee of de Douane?

Antwoord 7

Op Amsterdam Centraal wordt gewerkt aan het vergroten van de opstapcapaciteit. In de Kamerbrief van 4 november 2022 heb ik laten weten dat de nieuwe terminal in de Amstelpassage op Amsterdam Centraal vanaf 2027 (of eerder) beschikbaar zal zijn. Hierdoor zal de capaciteit op Amsterdam Centraal verhogen van 250 tot 600 reizigers per trein. Mijn ministerie werkt samen met het Ministerie van Justitie en Veiligheid, de Koninklijke Marechaussee en Eurostar wat de gevolgen zijn als de opstapcapaciteit wordt vergroot. In dat verband wordt onder andere gekeken naar benodigde capaciteit van de Koninklijke Marechaussee. Er is op dit moment geen inzet van de douane nodig voor het realiseren van een directe treinverbinding tussen Nederland en Londen.

Vraag 8

Deelt u de mening dat het vergroten van het treinaanbod aan de randen van de dag positief zou kunnen bijdragen aan het aantal internationale treinen? Welke gesprekken gaat u daarvoor voeren met de NS, die het binnenlands treinvervoer daarop mogelijk kan aanpassen?

Antwoord 8

Ik vind het belangrijk dat het treinaanbod aansluit bij de marktvraag. Mijn ministerie voert op dit moment gesprekken met NS om afspraken te maken over de nieuwe HRN-concessie. Daarnaast blijf ik in gesprek met NS en andere vervoerders om de groeiambities op het spoor te blijven faciliteren en zo te komen tot een zo aantrekkelijk mogelijk aanbod voor de reiziger.

Vraag 9

Welke verbeteringen kan open toegang voor het internationaal treinverkeer opleveren voor het aantrekkelijker maken van internationaal reizen met de trein?

Antwoord 9

Op basis van de marktverkenning internationale verbindingen in open toegang² en andere onderzoeken naar de kansen (en bedreigingen) van open toegang vervoer (o.a. op de HSL-zuid)³ is geconcludeerd dat vanuit reizigersperspectief het internationaal langeafstandsvervoer het meest gebaat is bij vervoerders die in concurrentie met elkaar diensten ontwikkelen. Dat heb ik ook beschreven in mijn brief van 3 oktober jl. met het voorstel voor de marktordening op de internationale verbindingen per 2025. Internationale treinen hebben veelal een beperkte binnenlandse functie aangezien sprake is van een ander segment met zijn eigen karakteristieken (internationaal product, losliggend pad, reserveringsplicht, eigen materieelomloop) waarbij minder standaardisatie en regulering nodig is, en de noodzaak van aansluiting op het bredere binnenlandse vervoerssysteem minder noodzakelijk is. Dat zorgt ervoor dat internationale vervoerders beter in staat zijn om in te spelen op de reizigersvraag. Uiteraard is dat afhankelijk van de beschikbare capaciteit op het netwerk. Door vervoerders de kans te geven hun treindiensten in open toegang aan te bieden, worden zij geprikkeld een concurrerend treinproduct te bieden dat gunstig is voor de reiziger en kan leiden tot een gevarieerder aanbod met meer keuze en lagere ticketprijzen. We zien daar al voorbeelden van in landen als Italië en Oostenrijk.

Vraag 10

Wat kunt u als Staatssecretaris doen om de belemmeringen genoemd door de Coalitie Anders Reizen op te heffen, dan wel te mitigeren?

Antwoord 10

Mijn ministerie maakt deel uit van de coalitie Anders Reizen en moedigt dan ook vervoerders aan om de belemmeringen beschreven door de coalitie weg te nemen en tracht de randvoorwaarden waarin zij opereren te verbeteren. Bedrijven geven aan dat gebrek aan stoelen, te weinig vertrek- en aankomsttijden aan de randen van de dag en onvoldoende comfort en betrouwbaar-

² Bijlage bij kamerstuk 29 984, nr. 955

³ Bijlagen bij kamerstuk 29 984, nrs. 881 en nr. 899

heid zakenreizen per trein in de weg staan. Voornamelijk op het traject Amsterdam-Londen spelen dergelijke obstakels. Ik ben verheugd dat Eurostar Group heeft aangekondigd per 2024 dagelijks een extra trein te gaan rijden, die waarschijnlijk gedurende de ochtenduren zal vetrekken. Zoals al eerder benoemd zal met de verbouwing van de Eurostar-terminal op Amsterdam Centraal vanaf 2027 (of eerder) de opstapcapaciteit worden verhoogd van 250 naar 600 passagiers per trein.

Vraag 11

Bent u bereid om met de Europese Commissie in overleg te treden, teneinde te bekijken welke belemmeringen op Europees niveau opgeheven kunnen worden om internationaal reizen met de trein aantrekkelijker te maken?

Antwoord 11

De Europese Commissie en ik delen dezelfde ambities als het gaat om het versterken van internationaal treinverkeer. Ik werk nauw samen met de Europese Commissie aan het wegnemen van belemmeringen voor de verbetering en uitbreiding van een Europees spoor netwerk. Precies om dergelijke obstakels in kaart te brengen heeft de EC een uitvraag gedaan bij lidstaten van de Europese Unie voor pilotprojecten, welke op 30 januari jl. zijn goedgekeurd. Deze pilots betreffen onder andere een studie met betrekking tot de Eurostar, alsook de beoogde nachttreinverbinding Amsterdam-Barcelona door European Sleeper. Daarnaast wordt er ook al samen toegewerkt naar een Europees ticketsysteem en vindt er structurele kennisuitwisseling plaats tussen Europese landen die zijn aangesloten bij het International Rail Passenger Platform (IRP), waar Nederland een voortrekker binnen is.