

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

2721

Vragen van het lid **Van Ginneken** (D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «NS trapt op de rem vanwege drukte in buitenlandse treinen, reizigers woedend»* (ingezonden 3 mei 2023).

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

Vraag 1

Wat is uw appreciatie van het nieuwsbericht «NS trapt op de rem vanwege drukte in buitenlandse treinen, reizigers woedend»?¹

Antwoord 1

Mijn inzet is dat voor internationale reizen meer gebruik wordt gemaakt van de trein. Ik hecht daarom sterk aan het verbeteren van het treinproduct over de grens heen, onder meer door het bieden (en uitbreiden) van vervoerscapaciteit. De capaciteit op het spoor en van treinen is echter niet onbeperkt en kan ook niet altijd op de korte termijn zomaar worden uitgebreid. Dat ligt overigens niet alleen in de beschikbaarheid van infrastructuur, materieel en personeel, maar ook in bijvoorbeeld de benodigde afstemming met partijen over de grens.

Afgelopen zomer hebben we gemerkt dat steeds meer mensen de trein weten te vinden voor het maken van een internationale reis. Ik ben blij deze ontwikkeling te zien, dat sluit goed aan bij ambities om de trein over de grens een volwaardig alternatief te maken. Met meer reizigers in de trein is het echter ook noodzaak om te kijken hoe de extra vraag kan worden gefaciliteerd. Helaas werden we juist afgelopen zomer door een samenloop van technische problemen en een personeelstekort geconfronteerd met overvolle treinen, uitval en veel vertraging voor de reiziger. Dit was met name in de Intercity Express (ICE) Amsterdam-Frankfurt/Basel.

Dit geeft reizigers niet de ervaring die nodig is om meer mensen aan de trein te blijven binden. Ik ben daarom blij dat NS en Deutsche Bahn (DB) voornemens zijn om de capaciteit van de ICE te verhogen per 2024; een maatregel die sowieso al in beeld was. Voor aankomende zomer verwachten NS en DB echter in aanloop naar deze capaciteitsuitbreiding topdrukke op met name het

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

traject tussen Amsterdam-Frankfurt/Basel. De vervoerders hebben daarom een aantal beheersmaatregelen aangekondigd, zoals de tijdelijke stoelreserveringsplicht, waarmee zij een deel van de problemen willen voorkomen.

Vraag 2

Kunt u bevestigen dat de NS vanaf juni een reservering eist voor treinreizen naar Duitsland en België? Geldt dit voor alle vervoerders (dus ook treinen van bijvoorbeeld Deutsche Bahn) en bestemmingen?

Antwoord 2

NS en haar internationale partners hebben mij bevestigd dat zij komende zomer maatregelen treffen om de drukte in internationale treinen te beperken en om situaties als in zomer 2022 te voorkomen. Onderdeel van de maatregelen is een tijdelijke reserveringsplicht voor reizigers in de ICE naar Duitsland (Amsterdam Frankfurt/Basel). Daarnaast is NS voornemens om de kortingskaartjes (Early Bird-ticket) voor de IC Brussel 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. Reizigers met een regulier IC Brussel ticket kunnen gebruik maken van elke trein van de dag. De zomermaatregelen hebben alleen betrekking op de internationale treinen ICE International en IC Brussel. Bij enkele andere internationale treinen, zoals Eurostar en Thalys, was al een reserveringsplicht.

Vraag 3

Hoe kijkt u naar de communicatie vanuit de NS richting reizigers rond deze maatregel? Wat vindt u ervan dat dit nieuws een maand van te voren pas wereldkundig wordt gemaakt?

Antwoord 3

Vanzelfsprekend verwacht ik dat NS goed, zorgvuldig en tijdig de reiziger informeert over wijzigingen, tijdelijke maatregelen, ticketing of verstoringen. Het is wel aan NS hoe en wanneer zij richting reizigers over een maatregel als een reserveringsplicht communiceert. Ik hecht er waarde aan dat NS consumentenorganisaties consulteert, zoals afgesproken in de concessie. Mijn ministerie vervult daarbinnen geen formele rol, maar ik heb begrepen dat NS, zoals gebruikelijk, advies heeft ingewonnen bij de consumentenorganisaties².

Vraag 4

Wanneer bent u geïnformeerd over deze maatregel?

Antwoord 4

NS heeft mij diverse malen geïnformeerd dat zij voornemens waren samen met DB maatregelen te overwegen om de te verwachte drukte komende zomer te kunnen opvangen. In april ben ik geïnformeerd over de definitieve besluiten en de maatregel van een reserveringsplicht.

Vraag 5

Verwacht u vergelijkbare problemen als vorige zomer op de verbindingen naar Duitsland, bijvoorbeeld door defecte treinen, personeelstekort of anderszins?

Antwoord 5

NS heeft mij geïnformeerd dat ze, samen met haar partner Deutsche Bahn (DB), diverse maatregelen heeft getroffen om deze zomer een goede dienstverlening aan reizigers te bieden vanwege de verwachte drukte en de verwachte uitbreiding van capaciteit die in 2024 beschikbaar komt. Op dit moment is er geen sprake van (verwachte) personeelstekorten of onderhoudsachterstanden met impact op deze internationale verbindingen. Op basis hiervan en in combinatie met de tijdelijke maatregelen is er voor de vervoerders op dit moment geen reden om er vanuit te gaan dat er vergelijkbare problemen als vorige zomer ontstaan. Uiteraard is de uiteindelijke situatie afhankelijk van de vraag naar internationale treinen deze zomer. Vanzelfsprekend sta ik in nauw contact met NS hierover.

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

Vraag 6

Bent u of de NS in contact met Deutsche Bahn en/of uw Duitse evenknie om deze problemen te verhelpen en de capaciteit te vergroten?

Antwoord 6

NS heeft mij laten weten dat ze in nauw contact met DB staat over verbeteringen van haar grensoverschrijdende productaanbod. Met de instroom van nieuw ICE-materieel (ICE 3neo) voor de verbinding Amsterdam – Frankfurt en ICE-L materieel (Talgo) voor de verbinding Amsterdam – Berlijn neemt de betrouwbaarheid en het comfort van het aanbod naar verwachting van NS sterk toe. De instroom van dit nieuwe materieel is volgens NS voor de periode 2024 – 2025 voorzien.

Vraag 7

Welke mogelijkheden heeft u om aanvullende capaciteit beschikbaar te stellen richting België en Duitsland deze zomer, bijvoorbeeld maar niet uitsluitend met andere vervoerders?

Antwoord 7

ProRail heeft mij geïnformeerd dat er voor de reeds gevraagde treinpaden in alle richtingen nog ruimte op het spoor is om langere treinen te rijden, uiteraard mits het daarvoor geschikte treinmaterieel en personeel beschikbaar is en wordt voorzien in andere daarvoor geldende voorwaarden. Daarnaast geeft ProRail aan dat er zowel op de HSL-Zuid als op de route richting Frankfurt nog onbenutte internationale spoorcapaciteit in Nederland is. In samenspraak met de beheerorganisatie in de buurlanden (Infrabel en DB Netz) kan ProRail bezien of er ook in Duitsland en België nog capaciteit is. Het is aan vervoerders om te bepalen of zij deze onbenutte spoorcapaciteit benutten. Ik wil benadrukken dat in een aantal gevallen hier prioritering van verschillende vervoersstromen nodig kan zijn, onder meer ten opzichte van het goederenvervoer.

Vraag 8

In hoeverre biedt open toegang op treinpaden richting Duitsland hier (nog) een uitkomst?

Antwoord 8

Zie antwoord op vraag 7. Het staat vervoerders vrij om een capaciteitsaanvraag in te dienen en, na eventuele toekenning van die capaciteit, onder open toegang een internationale treindienst aan te bieden.

Vraag 9

Welke mogelijkheden heeft de NS om aanvullende capaciteit beschikbaar te stellen richting België en Duitsland deze zomer?

Antwoord 9

De NS heeft de mogelijkheid om aanvullende treinen richting België en Duitsland te rijden als dit past binnen financiële, technische en logistieke kaders. Zeker voor verbindingen de grens over is specifiek materieel en personeel nodig, dat niet altijd direct beschikbaar is. NS heeft mij geïnformeerd dat de mogelijkheden voor de korte termijn beperkt zijn, in afwachting van het nieuwe internationale materieel dat in 2024 en 2025 instroomt naar zowel België als Duitsland.

Vraag 10

Kunt u aangeven in hoeverre de NS bijvoorbeeld treinen heeft verlengd of extra treinen laat rijden?

Antwoord 10

NS geeft aan niet over voldoende materieel te beschikken om alle treinen te verlengen. NS onderzoekt of richting België op piekmomenten een extra trein gereden kan worden, maar door onder andere beperkte capaciteit van materieel en benodigd personeel is het niet zeker dat dit mogelijk is.

Vraag 11

Welke opties heeft de NS om de Intercity Nieuwe Generatie eerder, bijvoorbeeld deze zomer, zonder veiligheidsrisico's te doen instromen op deze verbindingen?

Antwoord 11

NS heeft mij geïnformeerd dat de leverings-, test- en toelatingstrajecten van ICNG-België op dit moment in volle gang zijn. Inzet van ICNG tussen Nederland en België kan pas als deze trajecten zijn afgerond. Dit zal naar verwachting niet voor (of in) de aankomende zomer het geval zijn.

Vraag 12

Bent u het eens dat een reiziger minstens de keus moet hebben om gedurende de treinreis te staan, in plaats van de capaciteit terug te schroeven en de reis daarmee onmogelijk te maken?

Antwoord 12

In de HRN-concessie heb ik met NS afspraken gemaakt over reizigerscomfort en zitplaatskans. Ik hecht er waarde aan dat NS haar materieelinzet plant op basis van de verwachte vervoervraag, zodanig dat er geen reizigers op het perron achterblijven en de reizigers met voldoende comfort kunnen reizen. Ook heb ik met NS prestatieafspraken over de zitplaatskans in treinen. De verdere invulling hiervan en het plannen van de materieelinzet, is aan NS.

Vraag 13

Hoe rijmt u deze maatregel met de ambitie uit het coalitieakkoord dat internationale treinreizen gestimuleerd moeten worden om Nederland duurzaam te verbinden?

Antwoord 13

Het instrument reserveringsplicht wordt op heel veel plaatsen in Europa juist gebruikt om comfort en zitplaatsgarantie te kunnen bieden aan de reiziger. Met deze maatregel beoogt de NS samen met DB vooruitlopend op de verwachte instroom van nieuw materieel en extra capaciteit in 2024 deze garanties te bieden en tegelijk ook komende zomer de drukte te kunnen beheersen. NS kijkt naar mogelijkheden om de capaciteit van het aanbod uit te breiden. Dit is een vraagstuk dat breder gaat dan de Nederlandse situatie. Over de grens hebben vervoerders vaak te maken met andere regels voor capaciteitsverdeling, een vrije markt voor internationale treinen en verschillen qua systemen of techniek. Ik ben daarom blij dat we de samenwerking over de grens aan het intensiveren zijn en dat er Europese initiatieven zijn om bijvoorbeeld de beschikbare capaciteit beter op elkaar af te stemmen. De reeds aangekondigde strategie voor internationaal spoor wil ik benutten om hierin extra stappen te zetten.

Vraag 14

Hoe kijkt u naar de kritiek van reizigersorganisaties dat de NS deze problemen voor had kunnen zijn vanwege aanhoudende groei in de vraag naar deze verbindingen, alsook onderdeel is van de groeistrategie van de NS?

Antwoord 14

Ik vind het belangrijk dat NS en reizigersorganisaties samen vanuit hun rol samen werken aan de verbetering van het internationaal reisproduct, onder meer ook in het Locov. Juist als er beheersmaatregelen nodig zijn om (te grote) drukte te voorkomen is de inbreng van vervoerders en reizigers noodzakelijk om tot een afgewogen en realistisch pakket van maatregelen te komen.