

INBRENG VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu inzake haar brieven over het ongepland overslaan van stations en over grensabonnen op het spoor (Kamerstukken 29 984, nr. 570 en 23 645, nr. 592).

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De adjunct-griffier van de commissie,
Verstraten

Inhoudsopgave	blz.
I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties	2
Inleiding	2
Ongepland overslaan van stations	2
<i>Nijmegen-Arnhem</i>	3
<i>Utrecht Centraal</i>	5
<i>Reisinformatie en transparantie</i>	5
Grensabonnementen spoor	5

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de brieven van de Staatssecretaris over het ongepland overslaan van stations en grensabonnementen 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 grensabonnementen op het spoor. Wat betreft de grensabonnementen 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 grensabonnementen 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 grensabonnementen 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.

¹ Antwoorden op vragen van het lid Hoogland (PvdA), documentnummer Kamer 2014D21351, d.d. 11 december 2014

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 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-Rosendaal. 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

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

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

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 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-Rosendaal 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 Rosendaal 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 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? Ook vragen de leden van de ChristenUnie-fractie of alle capaciteitsaanvragen op de corridor Zwolle-Rosendaal 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-Rosendaal 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

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

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 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.

Grensabbonementen 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 grenstoelag 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 vervoertarieven zoals al jaren gebruikelijk is op de telecommarkt?