

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

2722

Vragen van het lid **De Hoop** (PvdA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Deze zomer verplicht reserveren voor treinreis naar Duitsland»* (ingezonden 3 mei 2023).

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

Vraag 1

Heeft u kennis genomen van het bericht «Deze zomer verplicht reserveren voor treinreis naar Duitsland»?¹

Antwoord 1

Ja, van dit artikel heb ik kennis genomen.

Vraag 2

Deelt u de mening dat het gebruik van het internationaal treinverkeer gestimuleerd zou moeten worden? Hoe verhoudt dat zich ten opzichte van de extra drempel die nu door de NS wordt opgeworpen om een internationale trein te boeken?

Antwoord 2

Ik heb uw Kamer al diverse malen geduid welk belang ik hecht aan het internationaal treinverkeer. Het instrument reserveringsplicht wordt, ook door NS en DB, op heel veel plaatsen in Europa juist gebruikt om comfort en zitplaatsgarantie te kunnen bieden aan de reiziger en zo het reizen over langere afstanden te veraangename. Vanwege de verwachte problemen komende zomer voeren NS en DB nu deze (tijdelijke) maatregel uit om ook de drukte te beheersen. Ik ben wel blij dat NS en haar buitenlandse partners voornemens zijn de capaciteit in 2024 uit te breiden. Ik wil ook benadrukken dat extra capaciteit over de grens niet zo maar geregeld is. Vervoerders hebben te maken met andere regels voor capaciteitsverdeling, een vrije markt voor internationale treinen en verschillen qua systemen of techniek. Een extra trein of extra capaciteit in Nederland betekent nog niet dat een trein door kan rijden. Vandaar ook mijn inzet op een betere samenwerking over de grens en

¹ RTL Nieuws, 2 mei 2023, «Deze zomer verplicht reserveren voor treinreis naar Duitsland». (<https://www.rtlnieuws.nl/economie/artikel/5381644/treinreis-duitsland-belgie-reservering-ns-drukke>)

dat ik verheugd ben met Europees initiatieven zijn om de capaciteit op het spoor beter op elkaar af te stemmen. De reeds aangekondigde strategie voor internationaal spoor wil ik benutten om hierin extra stappen te zetten.

Vraag 3

Deelt u de mening dat er juist meer ambitie zou moeten worden getoond om internationaal treinverkeer een alternatief te maken voor de auto en het vliegtuig? Hoe gebeurt dat op dit moment?

Antwoord 3

Zie antwoord op vraag 2. Ik wil benadrukken dat de aard van deze tijdelijke beheersmaatregelen een andere horizon kent dan het investeren in extra materieel en infrastructuur. Met het werkprogramma Internationaal Spoor en de actieagenda Air-Rail zetten we stappen om de potentie van de trein te verbeteren en een volwaardig alternatief te laten zijn voor andere modaliteiten. Ik ben ook blij dat de sector hier een rol in wil vervullen. Het feit dat Eurostar inmiddels met vier treinen per dag naar Amsterdam reist (waarvan twee in open toegang) toont aan dat de markt in wil spelen op de groeiende vraag naar de trein. Hetzelfde gaat op voor European Sleeper die deze maand start met een verbinding tussen Brussel en Berlijn (via Amsterdam) in open toegang.

Vraag 4

Waarom kan de capaciteit op de internationale spoorlijnen niet uit worden gebreid in plaats van het introduceren van een reserveringssysteem?

Antwoord 4

ProRail heeft mij geïnformeerd dat er nog ruimte op het spoor is om langere treinen en/of meer treinen te rijden, uiteraard mits geschikt treinmaterieel en personeel beschikbaar is. Daarover heeft NS mij laten weten dat de mogelijkheden op korte termijn beperkt zijn, omdat nieuw internationaal materieel richting Duitsland en België pas vanaf 2024 en 2025 instroomt. Om tot concrete verbeteringen te komen werk ik vanuit het werkprogramma internationaal spoorvervoer met ProRail, vervoerders en andere overheden aan om de diverse barrières voor internationaal treinvervoer weg te nemen.

Vraag 5

Gaat u in gesprek met NS om te kijken of deze problematiek op een andere manier kan worden opgelost? Ook voor de zomers na dit jaar?

Antwoord 5

Ik voer regelmatig overleg met de NS, zowel in het kader van de concessie als daarbuiten. Dit onderwerp is daarbij ook onderwerp van gesprek en heeft ook mijn aandacht. Ik wil wel benadrukken dat de NS primair de partij is om invulling te geven aan de vraag hoe gemaakte afspraken worden gerealiseerd, ook in samenspraak met buitenlandse vervoerders (in dit geval DB).