

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

1362

Vragen van de leden **Roefs** en **Sansom** (beiden PvdA) aan de staatssecretaris en de minister van Verkeer en Waterstaat over *stations zonder NS-automaat*. (Ingezonden 22 januari 2008)

1

Bent u bekend met het artikel «Op nieuwe stations geen NS-automaat»?¹

2

Is het waar dat op sommige Nederlandse stations geen vervoersbewijzen voor reizen naar andere Nederlandse stations kunnen worden gekocht?

3

Wie is verantwoordelijk voor de verkoop van de vervoersbewijzen op de treinstations in Nederland?

4

Wat is uw mening over het feit dat op een Nederlands station bij een Deutsche Bahn-automaat geen vervoersbewijs voor reizen naar Nederlandse plaatsen kan worden gekocht maar wel naar alle plaatsen in Duitsland en dit alleen in de Duitse taal mogelijk blijkt? Zijn er afspraken gemaakt die tot deze praktijk hebben geleid? Zo ja, bent u bereid deze afspraken aan te passen? Zo nee, waarom is er niet gedacht aan het in de Nederlandse taal kunnen verkrijgen van een vervoersbewijs bij

deze nieuwe automaten en hoe bent u van plan deze lacune weg te werken?

¹ De Limburger, 5 januari 2008.

Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) en staatssecretaris **Huizinga-Heringa** (Verkeer en Waterstaat). (Ontvangen 15 februari 2008)

1

Ja.
Het artikel gaat over het ontbreken van NS-kaartverkoopautomaten op twee Limburgse stations (Heerlen De Kissel en Eygelshoven Markt) waar NS niet rijdt.

2

Ja. Zie verder ons antwoord op vraag 4.

3

Het zijn de (decentrale) overheden die ervoor verantwoordelijk zijn dat op de stations waarvoor zij concessieverlener zijn, voorzieningen zijn voor het verkopen van vervoerbewijzen. Landelijke kaartintegratie is belangrijk voor de reizigers. Daarom schrijft artikel 18 van de hoofdrailnet-concessie voor dat NS de kaartintegratie tussen NS en andere vervoerders zoals die per 1 januari 2004 bestond in stand moet houden tot de invoering van de OV-chipkaart. Het zevende lid van

artikel 18 schrijft voor dat NS op verzoek van regionale vervoerders en/of decentrale overheden medewerking verleent aan het plaatsen van kaartverkoopautomaten op regionale stations tegen redelijke voorwaarden.

In het kader van de decentralisatie van regionale treindiensten hebben wij met de decentrale overheden de afspraak gemaakt dat we de huur van NS-kaartautomaten op regionale stations subsidiëren tot het moment van introductie van de OV-chipkaart. Daartoe hebben we een bedrag opgenomen in de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer. Dit geldt ook voor de regionale treindiensten in Limburg. Na introductie van de OV-chipkaart is de kaartintegratie op een andere wijze verzekerd, namelijk in de vorm van de OV-chipkaart.

4

Het gaat in deze kwestie om het Limburgse grensbaanvak Heerlen-Herzogenrath. Op dit baanvak rijden twee treindiensten:

- Heerlen – Heerlen De Kissel – Landgraaf – Eygelshoven Markt – Herzogenrath – Aachen. Deze treindienst wordt gereden door DB Regiobahn (verder: DB), in een samenwerkingsverband met NS Reizigers (verder: NS).
- Heerlen – Heerlen De Kissel – Landgraaf – Eygelshoven – Chevremont – Kerkrade (na Landgraaf verlaat deze treindienst het

grensbaanvak Heerlen-Herzogenrath). Deze treindienst wordt gereden door Veolia krachtens haar regionale concessie van de provincie Limburg. Schematisch ziet de situatie er als volgt uit:

Heerlen = Heerlen De K. = Landgraaf

NS ook de tekorten van DB op het Nederlandse deel. In de Duitse concessie voor DB zijn voorwaarden opgenomen over de verkoop van vervoerbewijzen. Dit betreft uitsluitend de verplichting om

Eygelsh. Markt — Hertz. — Aachen

Eygelsh. — Chevremont — Kerkrade

Beide treindiensten en de bijbehorende stations vallen niet onder de verantwoordelijkheid van de Rijksoverheid (en onder de hoofdrailnet-concessie), maar onder de verantwoordelijkheid van regionale overheden.

Heerlen De Kissel en Eygelshoven Markt zijn nieuwe, onlangs geopende stations. Heerlen De Kissel wordt bediend door beide genoemde treindiensten. Eygelshoven Markt wordt uitsluitend bediend door de dienst Heerlen–Aachen. Voor het Duitse trajectdeel van die dienst heeft DB een Duitse concessie van het Aachener Verkehrs Verbund. De treindienst rijdt deels ook op Nederlands grondgebied en stopt op meerdere Nederlandse stations. Er is dus sprake van binnenlands vervoer in Nederland. Daarom moet er conform Wp2000 (art. 19) een Nederlandse concessie zijn, of een internationaal samenwerkingsverband tussen vervoerders. In dit geval is DB, om ook het Nederlandse deel te kunnen rijden, een samenwerkingsverband aangegaan met NS.

De provincie Limburg staat het binnenlands (mede)gebruik toe (in de concessie van Veolia staat dat ze het medegebruik moeten gedogen). Er is geen Nederlandse concessie voor NS. Er rusten dus geen verplichtingen op NS anders dan volgend uit de samenwerkingsovereenkomst met DB.

Formeel is NS de vervoerder voor het deel Heerlen – grens. NS draagt alle opbrengsten af aan DB en ontvangt een bijdrage van DB Regio voor geleverde diensten. In de praktijk rijdt DB dus het gehele traject, volledig voor eigen rekening en risico. De concessievergoeding die DB ontvangt van de Duitse overheid dekt volgens

vervoersbewijzen te verkopen naar bestemmingen die DB zelf bedient. Met andere woorden: DB moet zorgen dat er kaartjes te koop zijn voor het hele traject. DB heeft daartoe kaartverkoopautomaten geplaatst waar vervoerbewijzen t/m Heerlen kunnen worden gekocht. Meer hoeft niet conform haar concessie. Overigens zijn de DB-tarieven lager dan de NS-tarieven voor hetzelfde traject.

Omdat NS geen reizigersopbrengsten of subsidie ontvangt voor deze treindienst is NS alleen bereid om extra kosten te maken door kaartverkoopautomaten te plaatsen op de stations Heerlen De Kissel en Eygelshoven Markt als deze door een derde vergoed worden (bijv. DB, Veolia of provincie Limburg). NS heeft de provincie aangeboden tegen redelijke voorwaarden (cf. art. 18) een kaartverkoopautomaat te plaatsen op Heerlen de Kissel. De provincie heeft daar geen behoefte aan, gezien de korte tijd tussen opening station en start chipkaart alsmede het feit dat reizigers tussen Heerlen en Heerlen De Kissel ook kunnen reizen met de strippenkaart, zodat een kaartverkoopautomaat mogelijk slechts voor een klein deel doorgaande reizigers gebruikt zal worden.

Als op Eygelshoven Markt een NS-kaartverkoopautomaat gewenst zou zijn, kan de provincie Limburg daartoe bij NS een verzoek indienen. Ook hier zal NS dan tegen redelijke voorwaarden een automaat plaatsen. De provincie acht een dergelijk verzoek niet aan de orde omdat zij geen concessieverlener is voor de bediening van dit station. Samengevat komt het erop neer dat de voorschriften uit de hoofdrailnet-concessie NS

verplichten om op verzoek van een decentrale overheid tegen redelijke voorwaarden een kaartautomaat te plaatsen op een regionaal station. NS is daartoe bereid, maar de provincie Limburg vindt dit op station Heerlen De Kissel niet nodig en acht zich voor station Eygelshoven Markt niet verantwoordelijk.

Onze conclusies zijn als volgt:

- Wij vinden het ongewenst dat er Nederlandse stations zijn waar geen kaartjes naar alle Nederlandse stations te koop zijn.
- Wij zullen er bij de provincie Limburg op aandringen dat zij op beide stations alsnog een automaat laat plaatsen. Daarbij zullen wij de provincie melden dat we bereid zijn de BDU met het benodigde bedrag te verhogen.