

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

539

Vragen van het lid **Bamenga** (D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Nieuwe Eurocity direct naar Brussel voor veel mensen te duur»* (ingezonden 23 oktober 2024).

Antwoord van Staatssecretaris **Jansen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 13 november 2024).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Nieuwe Eurocity direct naar Brussel voor veel mensen te duur»?¹

Antwoord 1

Ja, ik ben bekend met het bericht.

Vraag 2

Klopt het dat de kosten van een enkeltje basistarief Amsterdam-Zuid naar Brussel-Zuid meer dan € 64 bedragen? Hoe verklaart u het verschil met een enkeltje Amsterdam-Zuid naar Groningen, voor een vergelijkbare afstand, een vergelijkbare reistijd, maar dan voor de helft van de kosten?

Antwoord 2

Volgens NS zal het standaardtarief voor een enkele reis (tweede klas) met de Eurocity Direct, de snellere variant van de huidige intercity Brussel, van Amsterdam-Zuid naar Brussel-Zuid per dienstregeling 2025 € 64,10 bedragen. Voor de vervanger van de huidige intercity Brussel, de Eurocity, zal dit € 45,30 bedragen. NS geeft aan dat het tarief van de Eurocity Direct verschilt van bijvoorbeeld een enkele reis van Amsterdam-Zuid naar Groningen, omdat dat een binnenlandse reis betreft. De verbinding naar Brussel-Zuid betreft een internationale reis. Voor NS zijn de kosten van exploitatie van internationale treinen hoger dan die van binnenlandse treinen. Er gelden bijvoorbeeld hogere kosten voor gebruik van de infrastructuur, materieel en personeel. Dit leidt tot een andere prijsstelling voor een internationale reis dan voor een binnenlandse reis.

¹ Rover, 16 oktober 2024, «Nieuwe Eurocity Direct naar Brussel voor veel mensen te duur.» <https://www.rover.nl/actueel/31-internationaal/2523-nieuwe-eurocity-direct-naar-brussel-voor-veel-mensen-te-duur>

Vraag 3

Hoe verhoudt zich dit met aangenomen motie Van der Graaf van 3 oktober 2023 waarin de Kamer uitspreekt dat de verbinding naar Brussel zoveel mogelijk moet lijken op een binnenlandse trein? Kunt u onderbouwen hoe het tarief dat NS per 15 december 2024 invoert voldoet aan deze motie?

Antwoord 3

In de Kamerbrief van 21 december 2023² heeft mijn voorganger uw Kamer geïnformeerd over de invulling van de motie van het lid Van der Graaf van 3 oktober 2023³. Voor het *binnenlandse* gedeelte van de verbinding naar Brussel gelden dezelfde eisen op het gebied van tarieven, geld terug bij vertraging en prestaties als bij de overige binnenlandse verbindingen. De tarifiering van *internationale* treinreizen valt echter buiten de reikwijdte van de nieuwe concessie (2025–2033). Het is aan NS en haar partnervervoerders over de grens om hier afspraken over te maken. Daarbij moet NS zich houden aan de tariefstructuur zoals vastgesteld in de Internationale Spoorwegunie.

Vraag 4

Vindt u het passen bij een Europese Unie zonder grenzen dat er een toeslag wordt berekend voor het passeren van een grens? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

NS geeft aan dat zij en haar Belgische partnervervoerder niet met een toeslag voor het passeren van een grens werken. Een grenstoeslag is hier dus niet aan de orde. Zoals uitgelegd bij het antwoord op vraag 2 wordt voor NS het prijsverschil met binnenlandse treinen veroorzaakt door hogere exploitatiekosten voor internationale treinen.

Vraag 5

Waarom is het tussen Heerlen en Aachen wel mogelijk te reizen met de OV-chipkaart en tussen Breda en Noorderkempen niet? Wanneer worden er in- en uitcheckpaaltjes geplaatst in België, zoals in Duitsland al het geval is?

Antwoord 5

Op enkele trajecten tussen Nederland en Duitsland, zoals tussen Heerlen en Aachen, staan inderdaad OV-chippalen op de Duitse stations. Deze zijn gerealiseerd op basis van bilaterale afspraken die van toepassing zijn op deze specifieke verbindingen.

Bij de Drielandentrein (verbinding Aachen – Maastricht – Luik) wordt door de samenwerkende partijen nagestreefd dat op het hele traject kan worden gereisd met de OV-chipkaart. Voordat deze trein doorreed naar Luik was het voor het Nederlandse en Duitse gedeelte van deze verbinding al mogelijk om met de OV-chipkaart te reizen. Momenteel wordt er door de betrokken partners gewerkt aan de voorbereiding van de realisatie van OV-chipkaartpalen op de stations op Belgisch grondgebied (tot aan Luik). Om dit mogelijk te maken, moeten grensoverschrijdend meerdere tariefsystemen aan elkaar worden gekoppeld. Door beperkte technische mogelijkheden van het huidige systeem van de OV-chipkaart is dit complex. Dit wil echter nog niet zeggen dat er op andere Belgische stations OV-chipkaartpalen komen. Dit is afhankelijk van de bilaterale afspraken tussen NS en buitenlandse partnervervoerders.

Vraag 6

In artikel 5.4 van de concessie staat «NS treft zover redelijkerwijs mogelijk maatregelen om reizigers uit het buitenland te faciliteren bij het gebruik van het OV-betaalsysteem.» Deelt u de mening dat het plaatsen van incheckpaaltjes in België redelijk is? Bent u er mee bekend dat op diverse Duitse stations ook incheckpalen staat, ook als het een Duitse vervoerder en concessie betreft?

² Kamerstukken II 2023–2024, 29 984, nr. 1176, p 6.

³ Motie van het lid Van der Graaf over dezelfde eisen laten gelden voor de IC-Brussel als voor binnenlandse treinen, 29 984, nr. 1152, 3 oktober 2023.

Antwoord 6

Het plaatsen van incheckpaaltjes in België kan er inderdaad voor zorgen dat internationaal reizen met de trein eenvoudiger wordt. Echter kan niet zomaar worden bepaald welke betaalmiddelen in België kunnen worden gebruikt. Hiervoor is er een afhankelijkheid van de bilaterale afspraken tussen NS en buitenlandse partnervervoerders. Ik ben er daarnaast mee bekend dat er in Duitsland op enkele stations langs grensbaanvakken OV-chippalen staan.

Vraag 7

Hoe kijkt u in het licht van de antwoorden op bovengenoemde vragen aan tegen de reactie van NS op het advies van de consumentenorganisatie dat zij slechts de «mogelijkheden volgen». Gaat u er bij NS op aandringen deze concessie-eis uit te voeren? Wanneer mogen reizigers in/uitcheckpalen in België verwachten?

Antwoord 7

Bij de Drielandentrein wordt er al door NS gewerkt aan paaltjes op de Belgische stations tot en met Luik. Zoals gezegd blijkt het echter technisch ingewikkeld om de bestaande tariefsystemen aan elkaar te koppelen. Het blijft onder voorbehoud van afspraken die NS maakt met de buitenlandse partnervervoerders.

Vraag 8

Kunt u verklaren waarom in Eurocity direct de Nederlandse kortingsabonnementen niet geldig zijn tot de grens, maar slechts tot Rotterdam Centraal? Klopt het dat bij de huidige intercity Brussel de abonnementen wel tot de grens geldig zijn en dit dus een verslechtering is voor de situatie van de reizigers? Wat gaat u hier aan doen?

Antwoord 8

Het klopt dat voor de Eurocity Direct, de nieuwe snellere variant van de huidige intercity Brussel, de binnenlandse kortingsabonnementen van NS van toepassing zijn op het binnenlandse deel van de trein, dit is tussen Amsterdam-Zuid en Rotterdam Centraal. Ten zuiden van Rotterdam Centraal classificeert NS de reis als een internationale reis, omdat Rotterdam Centraal de laatste Nederlandse stop is van de Eurocity Direct. Voor de Eurocity, de vervanger van de huidige intercity Brussel, blijven kortingsabonnementen tot aan de grens geldig.

Vraag 9

Kunt u de vragen beantwoorden voor de Mid Term Review (MTR) van de concessie?

Antwoord 9

Ja.