

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

2346

Vragen van het lid **Jetten** (D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht dat de boete voor NS en ProRail niet ten koste mag gaan van de reiziger* (ingezonden 19 april 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkema** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 17 juli 2017). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2016–2017, nr. 1844.

Vraag 1

Deelt u de mening dat de boete voor NS en ProRail¹ vanwege het onderpresteren niet ten koste mag gaan van de reiziger?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u uiteenzetten hoe u bewerkstelligt dat de treinreiziger uiteindelijk niet een dubbele rekening betaalt voor het onderpresteren?

Antwoord 2

De boetes die NS en ProRail betalen worden in samenspraak met de consumentenorganisaties ingezet in het belang van de reizigers. Op 7 april 2016 heeft lenM in het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov) met de consumentenorganisaties afgesproken dat het beschikbare bedrag niet per se meteen besteed hoeft te worden. Het zou ook opgenomen kunnen worden in een «spaarpot», een reizigersfonds. Boetes kunnen daarin opgespaard worden, zodat er mogelijkheden ontstaan om – in overleg met consumentenorganisaties – op enig moment grotere bedragen uit te geven aan nuttige zaken voor de reizigers. In de ontwerpbegroting 2018 is de boete van 2016 toegevoegd. In totaal zit nu € 2,8 miljoen in het reizigersfonds.

Om te waarborgen dat de reiziger niet de dupe wordt van de boete blijft het kwaliteitsniveau op alle prestatiegebieden gelijk. Bovendien zijn over de tariefswijziging voor tweede klas vervoersbewijzen en abonnementen strakke

¹ FD.nl, 13 april 2017, <https://fd.nl/ondernemen/1197337/miljoenenboete-voor-ns-en-prorail-vanwege-slechte-prestaties-op-hogesnelheidslijn>

afspraken gemaakt, zodat de rekening van de boete niet bij de reizigers terecht komt.

Vraag 3

Deelt u de mening dat de meerprijs voor een rit met de IC-direct niet op zijn plaats is zolang de reiziger geen waar voor zijn geld krijgt? Zo ja, bent u bereid de toeslag voor de IC-direct te schrappen zolang de onderprestatie voortduurt? Zo nee, waarom niet en hoe waarborgt u dan dat de rekening van het onderpresteren niet bij de reiziger terecht komt?

Antwoord 3

Ik deel deze mening. Om de reizigers op de IC direct tegemoet te komen ben ik voornemens om de toeslag op de IC direct in de daluren op werkdagen en het weekend dit najaar tijdelijk af te schaffen. Ook ben ik voornemens om de mensen die een abonnement «Altijd Toeslag-vrij» hebben, tegemoet te komen door een deel van hun abonnementskosten terug te geven.

De reden om de toeslag in de spits ongemoeid te laten is omdat dit naar verwachting tot grotere drukte in de spits leidt, met extra overlast voor de reizigers tot gevolg. Verder is het van belang om op te passen dat door het afschaffen van de toeslag de treinen in de randen van de spits niet te druk worden. In de overgang tussen spits en dal zou daarom een korting gelden op de toeslag. Het streven is om de maatregel in het najaar uit te voeren. Het is daarbij interessant om te zien of hiermee de spits kan worden ontlast. Het voorstel wordt deze zomer, in overleg met de consumentenorganisaties, verder uitgewerkt.

Omdat de maatregel betaald wordt uit het reizigersfonds is deze tijdelijk. Als het geld op is, houdt de maatregel op. De maatregel is geen oplossing voor de ondermaatse prestaties op de HSL-Zuid. Daarom blijf ik sturen op betere prestaties via de prestatieafspraken met NS en ProRail en door te investeren in de infrastructuur van de HSL-Zuid. Indien een trein uitvalt of significante vertraging oploopt kan de reiziger zijn geld terugvragen bij NS.