

abcdefgh

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
11 oktober 2002	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.02.03174	2010215440
Onderwerp	
NS en devoetbalwedstrijd Nederland – Wit Rusland.	

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u mijn antwoord op de vragen d.d. 13 september 2002 van de leden Van Heemst en Dijkma (beide PvdA) over de NS en de voetbalwedstrijd Nederland tegen Wit-Rusland. Ik heb hiervoor navraag gedaan bij de NS.

1. Wat hebben naar uw informatie de NS gedaan om een vlotte afwikkeling van de bezoekers van de voetbalwedstrijd Nederland tegen Wit-Rusland van 7 september jl. in Eindhoven te waarborgen?
1. Voetbalwedstrijden met een (hoog) risicoprofiel worden besproken in het zogenaamde driehoeksoverleg. In dat overleg wordt vastgesteld of er een vervoerscombiregeling moet komen en zo ja welk type vervoer zal worden gebruikt en welke hoeveelheid supporters op deze wijze zal worden toegelaten. Als er gebruik wordt gemaakt van een treincombi dient de reizende club - of in dit geval de KNVB - een aanvraag in bij Chartertrains. Chartertrains zorgt dan voor planning van het combivervoer volgens de richtlijnen zoals die tussen KNVB en NS zijn afgesproken en binnen de vervoerstechnische mogelijkheden. Daarover wordt teruggekoppeld naar de KNVB en het driehoeksoverleg, zodat kan worden gezien of andere maatregelen wenselijk zijn. De verwachting was dat rond half elf 's-avonds na afloop van de interland de grootste reizigersstroom verwerkt moest worden. Deze reizigers konden gebruik maken van de reguliere treinen in de dienstregeling, met name de Intercity's vanuit Eindhoven om 22.35 uur naar Rotterdam/Den Haag respectievelijk 22.38 naar Utrecht/Amsterdam. Aanvullend heeft Chartertrains gezorgd voor het inleggen van een extra trein met vertrektijd 22.40 uur te Eindhoven richting Utrecht/Amsterdam.
2. Wilt u bij de NS informeren waarom naar afloop van deze wedstrijd de Intercity van 22.35 uur precies op tijd, maar slechts half gevuld, vertrok in de richting van Rotterdam en Den Haag, waardoor honderden reizigers verbijsterd achterbleven toen ze ontdekten dat de volgende treinen een gigantische vertraging hadden opgelopen?

Postbus 20901 2500 EX Den Haag
Bezoekadres : Plesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon 070 351 6171
Fax 070 351 7895

2. Volgens de NS vertrok de Intercity met vertrektijd 22.35 uur te Eindhoven uit Venlo naar Rotterdam/Den Haag op tijd omdat er op het regelcentrum geen signalen waren dat er nog groepen supporters onderweg waren naar het station. Op het station waren geen grote aantallen supporters. De conducteur van de trein heeft alle wachtenden voor deze trein meegenomen en daarom was de trein slechts halfvol. Ook na het vertrek van deze Intercity waren er geen dussdanige aantallen supporters aanwezig of te verwachten dat hiervoor extra treinen ingelegd moesten worden, aldus de NS.
3. Wilt u ook informeren waarom de volgende Intercity in de genoemde richting minstens 40 minuten vertraging had en waarom?
3. De NS heeft mij gemeld dat de intercity van 23.05 uur te Eindhoven uit Weert richting Rotterdam/Den Haag was vertraagd door een ongeval dat had plaatsgevonden in Weert. Er waren geen grote aantallen reizigers die stonden te wachten op het station. Bovendien waren er geen resources (personeel en materieel) voor nog een extra trein; er had al een vanuit de combivervoermaatregelen ingelegde extra trein gereden om 22.40 uur (zie het antwoord op vraag 1).
4. Waarom is in de richting Den Bosch/Utrecht een supporterstrein met slechts een beperkte capaciteit ingezet en waarom had de reguliere Intercity in deze richting van 22.35 uur een vertraging van meer dan een half uur?
4. De NS heeft mij hierover het volgende toegelicht. Om 22.35 uur de vertrok reguliere Intercity richting Rotterdam/Den Haag. Deze reed op tijd (zie het antwoord op vraag 2). De reguliere Intercity van 22.38 uur te Eindhoven uit Weert naar Utrecht/Amsterdam reed door het ongeval in Weert met een grote vertraging. Omdat te verwachten was dat het grootste aanbod van reizigers zich juist voor deze trein zou aandienen, is door het regelcentrum een extra Intercity in de richting Utrecht ingelegd. Deze trein had een beperkte lengte, omdat voor langere treinen meer conducteurs ingezet moeten worden en er slechts één conducteur vrijgemaakt kon worden. De extra trein reed om circa 22.40 uur. De volgende Intercity in de richting Utrecht vertrok volgens de dienstregeling om 23.08 uur en reed op tijd. Deze trein is als bijsturingsmaatregel na het ongeluk in Weert in capaciteit nog versterkt van 9 naar 12 bakken. Na het vertrek van deze trein waren de meeste supporters weg, aldus de NS.
5. Realiseert u zich wat voor wanordelijkheden hadden kunnen ontstaan als honderden supporters onder andere omstandigheden hun woede en frustratie de vrije loop hadden gelaten en wat gaat u doen om de NS zich dit te laten realiseren?
5. Er zijn vooraf maatregelen genomen om het vervoer van de supporters zo goed mogelijk te laten verlopen (zie het antwoord op vraag 1). Er trad een overmachtsituatie toen de Intercity naar Utrecht/Amsterdam als gevolg van een ongeluk vertraging op liep. Vervolgens is actie ondernomen om de ontstane problemen op te lossen (zie antwoord op vraag 8). Ik ben van mening dat in een dergelijke overmachtsituatie geen rechtvaardiging kan worden gevonden voor het botvieren van woede en frustraties door getroffen reizigers.

6. Deelt u de mening met vele mensen die zich na deze ervaring bij de volgende interlandwedstrijd van het Nederlands Elftal wel twee keer zullen bedenken voor ze de trein nemen?
6. Het is een individuele keuze om opnieuw van de trein gebruik te maken. Wanneer men kiest voor een ander vervoermiddel, zoals de auto, is de kans ook aanwezig dat de reis niet zo verloopt als gepland.
7. Waarom roept de NS bij dit soort gelegenheden geen, tot zeer summiere, reizigersinformatie om en wat gaat u doen om de NS ervan te overtuigen dat reizigers recht hebben op informatie, ook voor alternatieve reismogelijkheden?
7. De NS heeft aangegeven dat ze zeer doordrongen is van de noodzaak van adequate reisinformatie, in het bijzonder ten tijde van ontregelingen van het treinverkeer zoals op deze avond. In de eerste fase van de verstoring rond Weert was het onduidelijk hoelang een en ander ging duren en welke treinen vanaf wanneer zouden doorkomen vanaf Weert. De vertragingen zijn toen omgeroepen conform specificaties met opgaaf van redenen te weten: een aanrijding bij Weert en eerstvolgende reisgelegenheid in dezelfde richting indien vertrek definitief was. Omreisadviezen bijvoorbeeld via Utrecht zijn niet omgeroepen. Volgens de NS is dit ook niet gebruikelijk bij individuele vertragingen.
8. Welk geste heeft de NS in de richting van gedupeerde reizigers gemaakt en wat gaat u doen om de NS zover te krijgen dat de supporters op zijn minst een excuus krijgen?
8. De NS heeft aangegeven dat NS Reizigers zich maximaal heeft ingespannen om het vervoer van de voetbalsupporters (en alle overige reizigers) in goede banen te leiden door een extra trein te laten rijden om 22.40 uur; aan te dringen op vrijgave van infracapaciteit na het ongeval in Weert; en waar mogelijk omliggende treinen te versterken (trein 23.08 uur naar Utrecht). Bovendien zijn bij NS Reizigers geen signalen binnengekomen dat bij deze verstoring problemen waren door aanwezigheid van enorme supportersaantallen, aldus de NS. Ontevreden reizigers kunnen altijd een klacht indienen bij de NS.
9. Wat kunt u doen of regelen om ervoor te zorgen dat bij volgende interlandwedstrijden dit soort buitensporige vertragingen niet meer voorkomen?
9. De buitensporige vertraging van de intercity was het gevolg van een ongeluk. Er was dus sprake van overmacht. In de voorbereiding zijn door de betrokken instanties maatregelen getroffen op basis van de normale routine (zie antwoord op vraag 1). Dit zal ook in toekomst gebeuren. De uitvoering van de treindiensten is de taak van de NS en de railverkeersleiding. Deze partijen zijn verantwoordelijk voor het voorkomen en oplossen van storingen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Roelf H. de Boer