

ECLI:NL:RBMNE:2018:2463

Instantie	Rechtbank Midden-Nederland
Datum uitspraak	06-06-2018
Datum publicatie	06-06-2018
Zaaknummer	C/16/437273 / HA ZA 17-345
Rechtsgebieden	Civil recht
Bijzondere kenmerken	Eerste aanleg - meervoudig
Inhoudsindicatie	

De NS hoeft een man uit Utrecht geen vergoeding te betalen omdat hij geen zitplaats had in de trein. De man spande een procedure aan tegen de Nederlandse Spoorwegen omdat hij van mening is dat reizigers met een geldig vervoersbewijs in beginsel recht hebben op een gegarandeerde zitplaats. De rechtbank Midden-Nederland heeft bepaald dat reizigers recht hebben om vervoerd te worden en geen gegarandeerde zitplaats kunnen claimen.

De man reist voor zijn werk op het traject Utrecht – Amsterdam Zuid. Tussen 7 en 25 november 2016 heeft hij bijgehouden hoe vaak hij geen zitplaats had. Van de 24 reizen paste hij naar eigen zeggen vanwege drukte 5 keer niet in de trein en had hij 11 keer geen zitplaats.

De rechtbank overweegt dat reizigers in het openbaar vervoer recht hebben om vervoerd te worden. De wijze waarop dat vervoeren gebeurt staat niet in de wet omschreven. Dat de NS de verwachting wekt dat iedere reiziger recht heeft op een zitplaats is niet juist. Uit de stukken kan weliswaar worden afgeleid dat de vervoerder ernaar streeft om reizigers een zitplaats aan te bieden, maar dat betekent niet dat er altijd een zitplaats beschikbaar is. Bovendien is het niet haalbaar dat de NS alle reizigers een zitplaats garandeert.

Vindplaatsen	Rechtspraak.nl
--------------	----------------

Uitspraak

—

vonnis

RECHTBANK MIDDEN-NEDERLAND

Civil recht
handelskamer

locatie Utrecht

zaaknummer / rolnummer: C/16/437273 / HA ZA 17-345

Vonnis van 6 juni 2018

in de zaak van

[eiser] ,
wonende te [woonplaats] ,
eiser,
advocaat mr. J.B. Maliepaard te Bleiswijk,

tegen

de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
NS REIZIGERS B.V.,
gevestigd te Utrecht,
gedaagde,
advocaat mr. B.T.M. van der Wiel te Amsterdam.

Partijen zullen hierna [eiser] en NS Reizigers genoemd worden.

1 De procedure

1.1. Het verloop van de procedure blijkt uit:

- de rolbeslissing van 17 mei 2017
- de conclusie van repliek met de producties 37 tot en met 43
- de conclusie van dupliek met de producties 11 tot en met 17
- de akte uitlating producties van [eiser] van 18 oktober 2017
- de akte overlegging producties van NS Reizigers met de producties 18 en 19
- het proces-verbaal van comparitie van 22 maart 2018, inclusief de reacties van partijen op dit proces-verbaal.

1.2. Ten slotte is vonnis bepaald.

2 De feiten

2.1. [eiser] woont in [woonplaats] en werkt vier dagen per week in [plaats] . Voor zijn woon-

werkverkeer maakt [eiser] (onder meer) gebruik van de trein, te weten de intercity van Utrecht CS naar Amsterdam Zuid. [eiser] reist in de tweede klasse en ontvangt geen vergoeding voor zijn reiskosten. In de ochtend neemt [eiser] veelal de intercity van 08:13 uur of 08:28 uur en aan het einde van zijn werkdag neemt hij de intercity tussen 17:15 uur en 18.15 uur. De reistijd van Utrecht CS naar Amsterdam Zuid bedraagt 22 minuten en de terugreis duurt 23 minuten.

2.2. [eiser] heeft een "Voordeelurenabonnement", waarmee hij na 09.00 uur met een korting van 40% reist. Voor de heenreis betaalt [eiser] € 6,80 en voor de terugreis € 4,10.

2.3. Bij brief van 7 december 2016 heeft ConsumentenClaim B.V. namens [eiser] aan NS Reizigers verzocht om te erkennen dat zij jegens [eiser] wanprestatie heeft gepleegd en dat zij aansprakelijk is voor de schade die [eiser] heeft geleden. Deze schade is begroot op € 65,10, zijnde de helft van de gemaakte kosten van zijn vervoer.

2.4. Bij brief van 20 december 2016 heeft NS Reizigers deze claim van de hand gewezen.

3 De vordering en het verweer

3.1. [eiser] vordert bij vonnis, uitvoerbaar bij voorraad, dat de rechtbank:

Primair:

voor recht zal verklaren dat NS Reizigers op basis van de in de dagvaarding aangevoerde gronden jegens [eiser] tekort is gekomen in de nakoming van haar verbintenissen en NS Reizigers derhalve de schade die [eiser] dientengevolge heeft geleden, ter hoogte van 50% van de door hem betaalde gelden voor de treinreizen in de periode van 7 november tot en met 25 november 2016, dient te vergoeden, vermeerderd met de wettelijke rente vanaf de datum van iedere betaling, althans vanaf een in goede justitie vast te stellen datum.

Subsidiar:

voor recht zal verklaren dat NS Reizigers op basis van de in de dagvaarding aangevoerde gronden jegens [eiser] onrechtmatig heeft gehandeld en de schade die [eiser] dientengevolge heeft geleden, ter hoogte van 50% van de betaalde gelden voor de treinreizen in de periode van 7 november tot en met 25 november 2016, dient te vergoeden, vermeerderd met de wettelijke rente vanaf de datum van iedere betaling, althans vanaf een in goede justitie vast te stellen datum.

Primair en subsidiair:

NS Reizigers zal veroordelen in de kosten van deze procedure, alsmede tot betaling van nakosten, te bepalen op 50% van de geliquideerde kosten, althans op een in goede justitie te bepalen bedrag - te vermeerderen met de wettelijke rente over de proceskosten, gerekend vanaf de laatste dag van de voldoeningstermijn.

3.2. [eiser] legt aan zijn vordering dat grondslag dat hij gedurende de periode van 7 november 2016 tot en met 25 november 2016 zijn reisgegevens heeft bijgehouden. Het door hem opgestelde overzicht van de heenreizen luidt als volgt:

Datum	Tijdstip geplande trein	Zitplaats beschikbaar?	Opmerkingen
Week 1			

8-nov	08:13	Nee	Paste niet in de trein , dus trein van 8:28 gepakt.
9-nov	08:43	Nee	Er zijn reizigers achtergebleven op het perron i.v.m. drukte.
10-nov	08:13	Nee	
11-nov	08:58	Ja	Voor veel andere reizigers geen zitplaats. Eiser omschrijft de situatie als onveilig: niet iedereen kon zich goed vasthouden in de gangpaden.
Week 2			
15-nov	08:13	Ja	
16-nov	08:28	Onbekend	Trein naar Amstel genomen i.p.v. Zuid i.v.m. vertraging, daarin was wel een zitplaats beschikbaar. Geplande trein was erg druk: zie filmfragment (productie 6) .
17-nov	08:28	Onbekend	
18-nov	08:58	Ja	
Week 3			
21-nov	08:28	Nee	Paste niet in de trein , dus trein van 8:43 gepakt
22-nov	08:43	Nee	
23-nov	08:13	Nee	Paste niet in de trein , dus trein naar Amstel
			genomen i.p.v. Zuid, daarin was tevens geen zitplaats beschikbaar.
24-nov	08:58	Nee	Paste niet in de trein , dus trein naar Amstel genomen i.p.v. Zuid, daarin was tevens geen zitplaats beschikbaar.

Het overzicht van de terugreizen luidt als volgt:

	Tijdstip	Zitplaats	
Datum	geplande trein	beschikbaar?	Opmerkingen
Week 1			
8-nov	18:09	Ja	
9-nov	17:39	Ja	
10-nov	18:09	Ja	
11-nov	18:09	Ja	
Week 2			
15-nov	17:24	Ja	
16-nov	17:54	Ja	

17-nov	17:39	Ja	
18-nov	12:24	Ja	Eerder in de middag teruggereisd
Week 3			
21-nov	18:09	Nee	Te korte trein (slechts 1 treinstel). Eiser omschrijft de situatie in de trein als onveilig. Niet iedereen kon zich vasthouden.
22-nov	17:24	Nee	
23-nov	18:09	Nee	Eiser omschrijft de situatie in de trein als onveilig. Niet iedereen kon zich vasthouden.
24-nov	18:24	Nee	Paste niet in trein , dus trein vanaf Amstel genomen i.p.v. Zuid. In deze trein was tevens geen zitplaats beschikbaar.

3.3. [eiser] heeft aan zijn vordering ten grondslag gelegd dat er voor elke treinreis een afzonderlijke vervoersovereenkomst tot stand is gekomen, zodat hij in bovengenoemde periode 24 overeenkomsten met NS Reizigers heeft gesloten. Naar de mening van [eiser] is NS Reizigers tekort geschoten in de nakoming van haar verplichtingen ingevolge deze overeenkomsten, aangezien hij van voormelde 24 treinreizen vijf keer vanwege de drukte niet in de trein paste en daarom niet met de trein kon reizen en elf keer geen zitplaats had. Dit is niet conform hetgeen hij op grond van de overeenkomst hoeft te verwachten, aldus [eiser] , zodat hij ten onrechte de volle prijs voor zijn treinreizen heeft betaald. [eiser] heeft in dit verband verder gewezen op Verordening (EG) nr. 1371/2007 van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer, als ook de Concessie voor het Nederlandse Hoofddrailnet 2015-2025, waarin de voorwaarden zijn opgenomen waaronder NS Reizigers haar diensten mag verrichten, en de Vervoerplannen over de jaren 2015 tot en met 2017. Naar de mening van [eiser] heeft NS Reizigers geen juiste invulling gegeven aan haar zorgplicht, aangezien de vervoerscapaciteit niet op niveau is. [eiser] had mogen verwachten dat hij een zitplaats zou hebben, tenzij er sprake zou zijn van een uitzonderingssituatie, waarbij geldt dat de normale ochtend- en avondspits geen uitzonderingssituatie is. Ten slotte had [eiser] mogen verwachten dat hij slechts in zeer uitzonderlijke gevallen een trein zou moeten laten 'schieten'.

Ten aanzien van de subsidiaire vordering heeft [eiser] aangevoerd dat het inzetten van het standaard reservematerieel voor het HSL-traject een onrechtmatige daad oplevert jegens de treinreizigers op het normale hoofddrailnet, aangezien er hierdoor sprake is van materieel-krapte, die heeft geleid tot overvolle treinen. Dit is een keuze van NS Reizigers geweest, die voor haar rekening en risico dient te blijven, aldus [eiser] .

3.4. NS Reizigers voert verweer. Zij stelt voorop dat een vervoerbewijs slechts recht geeft op vervoer en niet op een zitplaats. In dit kader heeft NS Reizigers gewezen op de door haar gehanteerde Algemene Voorwaarden voor het vervoeren van Reizigers en Handbagage van de Nederlandse Spoorwegen (verder: AV).

Verder heeft NS Reizigers aangevoerd dat zij hoge prioriteit geeft aan het voldoen van de behoefte aan een zitplaats en dat zij zich naar behoren inspant om aan die behoefte te voldoen. Hierbij richt zij zich naar de visie, de ambities en de doelen voor het spoor die het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft uiteengezet. Binnen deze kaders stelt NS Reizigers alles in het werk om zoveel mogelijk te voldoen aan de vraag naar zitplaatsen. Praktische beperkingen, die zijn gelegen in externe factoren zoals het reizigersaanbod, de infrastructuur, economische

ontwikkelingen en politieke keuzes maken het evenwel niet mogelijk om altijd geheel aan die vraag te voldoen. Wanneer er altijd voor iedereen een zitplaats beschikbaar zou moeten zijn, dan zou de gemiddelde bezettingsgraad tot een onaanvaardbaar niveau dalen, met navenante gevolgen voor de prijzen van de treinreis en het milieu, aldus NS Reizigers. In aanvulling hierop heeft NS Reizigers aangevoerd dat de wettelijke regelingen van het openbaar vervoer de reizigers uitsluitend recht op veilig vervoer bieden en dat de vervoersovereenkomsten die NS Reizigers sluit de reizigers niet méér aanspraken ten aanzien van het comfort bieden dan de wet dat doet. Verder heeft NS Reizigers gesteld dat zij voldoet aan de door de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu gestelde prestatie-indicator "zitplaatskans in de spits HRN".

Tot slot betwist NS Reizigers de feitelijke juistheid en de representativiteit van het door [eiser] overgelegde overzicht. NS Reizigers concludeert dat zij voldoende maatregelen heeft genomen en dus niet tekort is geschoten in haar verplichtingen ingevolge de vervoersovereenkomsten met [eiser] .

3.5. Op de stellingen van partijen wordt hierna, voor zover van belang, nader ingegaan.

4 De beoordeling

- 4.1. De eerste vraag die de rechtbank dient te beantwoorden is of [eiser] als treinreiziger ingevolge de door hem met NS Reizigers gesloten vervoersovereenkomst recht heeft op een zitplaats. Dienaangaande wordt het volgende overwogen.
- 4.2. Artikel 8:100 lid 1 BW - voor zover hier van belang - luidt als volgt: De overeenkomst van personenvervoer in de zin van deze afdeling is de overeenkomst van personenvervoer, waarbij de ene partij (de vervoerder) zich tegenover de andere partij verbindt aan boord van een vervoermiddel, geen luchtvaartuig noch luchtkussen voertuig zijnde, een of meer personen (reizigers) en al dan niet hun handbagage binnen Nederland hetzij over spoorwegen hetzij op andere wijze en dan volgens een voor een ieder kenbaar schema van reismogelijkheden (dienstregeling) te vervoeren.

Ingevolge HR 26 februari 1971, NJ 1971/270 betreft dit een resultaatsverbintenis - tegenover de plicht voor de reiziger om de prijs van een geldig vervoerbewijs te voldoen, staat voor de vervoerder de plicht tot veilig vervoer van de reiziger en zijn/haar bagage.

- 4.3. De rechtbank overweegt dat uit de tekst van de wet geen recht op een zitplaats kan worden afgeleid. De wetstekst spreekt immers over het "vervoeren" van de reiziger en dat 'resultaat' wordt ook behaald. De wijze waarop dat vervoer plaats vindt, is niet in de wet bepaald. Verder heeft NS Reizigers genoegzaam aannemelijk gemaakt dat zij zich in voldoende mate inspant om het vervoer zo veilig mogelijk te laten plaatsvinden.
- 4.4. " Ook uit de Verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007, betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer, kan niet worden opgemaakt dat de treinreiziger recht heeft op een zitplaats. De Verordening bepaalt weliswaar dat het in artikel 3 aanhef en onder 14 bedoelde "geautomatiseerd informatie- en boekingssysteem voor spoorwegvervoer (CIRSRT)", waarvan de vervoerders voor de informatieverstrekking op grond van het bepaalde in artikel 10 van de Verordening gebruik moeten maken, informatie omvat ter zake van beschikbaarheid van zitplaatsen op reizigersdiensten, maar uit bijlage 2 bij de Verordening, ter zake door spoorwegondernemingen en/of verkopers van vervoersbewijzen te verstrekken minimuminformatie, blijkt het te gaan om informatie vóór de reis over de beschikbaarheid van zitplaatsen in rook- en niet rokerscoupé's, eerste en tweede klas en couchettes en slaapwagens.

- 4.5. Het recht op een zitplaats kan evenmin worden afgeleid uit de tussen partijen gesloten overeenkomst. [eiser] heeft dienaangaande gesteld dat de inhoud van de overeenkomst ziet op het daadwerkelijke vervoer met de trein, maar dat deze inhoud mede wordt bepaald door de bedoelingen van partijen en hetgeen partijen over en weer redelijkerwijs van elkaar mochten verwachten. Tot dit laatste behoort volgens [eiser] onder meer - uitzonderingen daargelaten - een zitplaats, hetgeen te scharen valt onder de verwachting dat voldoende comfort wordt geboden.
- 4.6. Ter onderbouwing van zijn stelling dat [eiser] op grond van de overeenkomsten redelijkerwijs mocht verwachten dat voor hem - uitzonderingen daargelaten - een zitplaats beschikbaar is, verwijst [eiser] in zijn processtukken naar verschillende documenten en uitingen van NS Reizigers, waaronder vervoersplannen, afspraken in de vervoersconcessie, jaarverslagen, een reizigershandvest en reclamespotjes van de NS. De rechtbank stelt vast dat [eiser] zelf aangeeft dat hij pas na het sluiten van de verschillende vervoersovereenkomsten kennis heeft genomen van deze documenten en uitingen, zodat deze in beginsel geen rol kunnen spelen bij de vraag wat partijen ten tijde van het aangaan van de overeenkomsten over en weer redelijkerwijs van elkaar mochten verwachten. Verder gaat het in een aantal gevallen om afspraken tussen NS Reizigers en derden, waaraan [eiser] in beginsel geen rechten kan ontlelen. De rechtbank zal hieraan echter geen consequenties verbinden en beoordelen of [eiser] op grond hiervan een zitplaats had mogen verwachten indien hij wel kennis zou hebben genomen van deze stukken voorafgaand of ten tijde van het aangaan van de overeenkomsten.
- 4.7. De rechtbank overweegt dat [eiser] niet, althans onvoldoende heeft aangetoond dat NS Reizigers in één of meer van de door hem genoemde documenten de rechtens te honoreren verwachting heeft gewekt dat reizigers recht hebben op een zitplaats. Uit de stukken kan weliswaar worden afgeleid dat NS Reizigers ernaar streeft om reizigers een zitplaats aan te bieden, en dat NS op dat punt ook prestatie-afspraken met de overheid maakt, maar hieraan kan niet het gerechtvaardigd vertrouwen worden ontleend dat voor reizigers in beginsel altijd een zitplaats beschikbaar is.
- 4.8. De rechtbank acht verder van belang dat NS Reizigers verplicht is om iedereen te vervoeren die vervoerd wil worden. Voorzover [eiser] zich erop beroept dat de (aanvullende) werking van de redelijkheid en billijkheid hem in beginsel recht geven op een zitplaats, heeft NS Reizigers er terecht op gewezen dat de infrastructuur, zoals de lengte van perrons, van invloed is op de mogelijkheid om reizigers te vervoeren. De stelling van NS Reizigers dat de gemiddelde bezettingsgraad in de treinen sterk zal afnemen wanneer er een recht op een zitplaats zou zijn, hetgeen uit het oogpunt van maatschappelijk verantwoord ondernemen niet wenselijk is, is eveneens een relevante omstandigheid aan de zijde van NS Reizigers. In dit kader heeft NS Reizigers erop gewezen dat wanneer zij zou kiezen voor het aanbieden van een gegarandeerde zitplaats, een groot aantal reizigers in de ochtend- en avondspits niet vervoerd zou kunnen worden, hetgeen tot onwenselijke gevolgen leidt. Ten slotte overweegt de rechtbank dat NS Reizigers voldoet aan de door de staatssecretaris in de Concessie voor 2017 opgenomen prestatie-indicator 'zitplaatskans', welke norm ziet op 94,3%, terwijl NS Reizigers 94,7% realiseert.
- 4.9. Op grond van het voorgaande wordt geconcludeerd dat er aan de zijde van NS Reizigers geen sprake is van een tekortkoming in de nakoming van haar verplichtingen ingevolge de vervoersovereenkomsten. De vraag of de algemene voorwaarden van de NS van toepassing zijn, kan daarom onbesproken blijven. In deze algemene voorwaarden is uitdrukkelijk bepaald dat een vervoersbewijs geen recht geeft op een zitplaats. Uit het voorgaande volgt echter al dat ook indien de algemene voorwaarden niet van toepassing zijn, een dergelijk recht niet bestaat.

Onrechtmatige daad?

- 4.10. [eiser] stelt dat NS Reizigers onrechtmatig jegens hem heeft gehandeld door ervoor te kiezen standaard reservemateriaal dat was bestemd voor inzet op het normale hoofdrailnet, in te zetten voor het HSL traject. Deze keuze heeft geleid tot overvolle treinen. [eiser] heeft echter niet, althans onvoldoende concreet onderbouwd waarom deze keuze jegens hem onrechtmatig is. Het

enkele feit dat de kans voor [eiser] op een zitplaats daardoor zou zijn verkleind is in dat verband onvoldoende. Ook deze grondslag kan daarom niet leiden tot toewijzing van de vordering.

4.11. Gelet op het vorenstaande komen de vorderingen van [eiser] voor afwijzing in aanmerking. Hetgeen [eiser] overigens heeft aangevoerd, kan onbesproken blijven, nu dat niet kan leiden tot een ander oordeel.

4.12. [eiser] zal als de in het ongelijk gestelde partij in de proceskosten worden veroordeeld. De kosten aan de zijde van NS Reizigers worden begroot op:

- griffierecht 618,00
- salaris advocaat 1.629,00 (3 punten × tarief € 543,00)

Totaal € 2.247,00

De nakosten, waarvan NS Reizigers betaling vordert, zullen op de in het dictum weergegeven wijze worden begroot. De gevorderde wettelijke rente over de proceskosten en nakosten zal als volgt worden toegewezen.

5 De beslissing

De rechtbank

5.1. wijst de vorderingen af,

5.2. veroordeelt [eiser] in de proceskosten, aan de zijde van NS Reizigers tot op heden begroot op € 2.247,00, te vermeerderen met de wettelijke rente als bedoeld in artikel 6:119 BW over dit bedrag met ingang van de vijftiende dag na betekening van dit vonnis tot de dag van volledige betaling,

5.3. veroordeelt [eiser] , onder de voorwaarde dat hij niet binnen 14 dagen na aanschrijving door NS Reizigers volledig aan dit vonnis voldoet, in de na dit vonnis ontstane kosten, begroot op:

- € 131,00 aan salaris advocaat, vermeerderd met de wettelijke rente als bedoeld in artikel 6:119 BW met ingang van de vijftiende dag na aanschrijving,
- te vermeerderen, indien betekening van het vonnis heeft plaatsgevonden, met een bedrag van € 68,00 aan salaris advocaat en de exploitkosten van betekening van het vonnis, vermeerderd met de wettelijke rente als bedoeld in artikel 6:119 BW met ingang van de vijftiende dag na betekening,

5.4. verklaart dit vonnis wat betreft de kostenveroordeling uitvoerbaar bij voorraad.

Dit vonnis is gewezen door mr. J.J.M. de Laat, mr. D.A. van Steenbeek en mr. L.M.G. de Weerd en in het openbaar uitgesproken op 6 juni 2018.¹

¹ type: mc/4071 coll:
