

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

2864

Vragen van het lid **Roemer** (SP) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de dreigende verhoging van de tarieven van de NS. (Ingezonden 29 april 2009)

- 1
Is het waar dat spoorbeheerder ProRail haar tarieven voor de vervoerders op het spoor in 2010 met 17 procent wil verhogen?¹ Zo nee, welke plannen liggen er dan? Zo ja, waarom wil zij dit?
- 2
Kunt u aangeven wat de gevolgen van een grote tariefsstijging bij ProRail zijn voor het goederenvervoer per spoor? Heeft dit ook gevolgen voor het vervoer over de weg en over het water? Acht u deze gevolgen wenselijk?
- 3
Bent u ervan op de hoogte dat personenvervoerders deze tariefsstijging mogelijk aan hun klanten door zullen berekenen? Wat is uw mening hierover?
- 4
Welke gevolgen zullen duurdere treinkaartjes in 2010 hebben op het

aantal reizigers per trein? Hoe past een verhoging van het tarief van de treinkaartjes in uw beleid om meer reizigers per spoor te doen vervoeren?

- 5
Is het waar dat ProRail de plannen voor de tariefsverhoging nauwelijks heeft toegelicht richting vervoerders? Vanwaar deze minimale onderbouwing? Wat is uw mening hierover?
- 6
Is het waar dat ProRail een tariefsverhoging vindt passen bij de verzakelijking binnen de spoorsector? Deelt u deze opvatting? Vindt u dit wenselijk?
- 7
Wat zijn de gevolgen van deze tariefsverhoging voor de bijdrage die u in 2010 aan ProRail verleent? Kunt u uw antwoord toelichten?
- 8
Bent u bereid ervoor te zorgen dat de NS de reële tarieven in 2010 niet verhoogt teneinde het vervoer van personen en goederen per spoor niet te ontmoedigen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke maatregelen gaat u nemen?

9
Bent u bereid deze tariefsverhoging door ProRail te voorkomen? Zo nee, wat gaat u dan doen om vraaguitval op het spoor te voorkomen? Zo ja, welke maatregelen gaat u nemen?

10
Kunt u deze vragen zo spoedig mogelijk beantwoorden?

¹ de Volkskrant, 28 april 2009: «NS: trein duurdere door duurder spoor»
http://www.volkskrant.nl/economie/article1189397.ece/NS_trein_duurder_door_duurder_spoor

Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 8 juni 2009)

- 1
De gebruiksvergoeding voor 2010 komt tot stand in onderhandeling tussen vervoerders en ProRail. Belangrijk onderdeel daarvan vormt de publicatie van de Netverklaring 2010. ProRail heeft in de Netverklaring 2010 uit december 2008 aangekondigd het voornemen te hebben om de systematiek voor de gebruiksvergoeding op onderdelen

aan te passen. Dat is verder ook gemeld in het beheerplan 2009. Volgens ProRail geeft zij met deze aanpassingen invulling aan haar taak om, conform EU-Richtlijn 2001/14 en de Spoorwegwet, de variabele kosten (ook wel genoemd de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien) bij vervoerders in rekening te brengen. De gebruiksvergoeding is, conform de Richtlijn, bedoeld om aan de gebruikers – de spoorwegondernemingen – economische signalen te geven die aanzetten tot rationele beslissingen. Dit draagt bij aan efficiënt gebruik en optimale benutting van het spoor. Volgens de Richtlijn dient de gebruiksvergoedingssystematiek zodanig periodiek te worden aangepast aan nieuwe inzichten. In de Netverklaring 2010 is een voorstel voor een dergelijke aanpassing gedaan.

De voorgenomen verhogingen in de gebruiksvergoeding voor 2010 komen volgens de argumentatie van ProRail voornamelijk voort uit twee factoren:

- Op basis van nieuwe inzichten is gebleken dat de schoonmaak- en onderhoudskosten van stations, voor een groter deel voortvloeien uit de treindienst (in/uitstappers) dan eerder aangenomen. Dit leidt tot hogere tarieven voor haltingen op stations.
- Daarnaast leidt een intensiever gebruik van het spoor tot hogere onderhoudskosten (nacht/weekendwerk), die ProRail wil doorberekenen aan vervoerders. Voor NS zal de aanpassing van de systematiek, zoals aangekondigd in de Netverklaring 2010 leiden tot een verhoging van de gebruiksvergoeding met ongeveer € 30 mln. Dit bedrag betreft de som van de impact voor het hoofdrailnet en de gedecentraliseerde lijnen van NS. De tarieven van ProRail staan, zoals aangegeven, nog niet definitief vast. Tussen vervoerders en ProRail kan de komende tijd nog verder gesproken worden over de tarieven in relatie tot de te leveren prestaties en kwaliteit. Bovendien worden, lopende de gesprekken, de laatste inzichten over de kosten meegenomen.

2
Er zijn geen gevolgen voor het goederenvervoer per spoor, omdat met spoorgoederenvervoerders meerjarige tariefafspraken zijn gemaakt voor de periode 2008 tot en met 2011. Bovendien is het tarief voor

haltingen op stations vanzelfsprekend niet van toepassing op het goederenvervoer.

3
De NS kan de tariefverhoging van de gebruiksvergoeding volgens de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet doorberekenen in de prijs van de treinkaartjes. Bovendien zijn de NS-vervoerbewijzen ook op het regionale spoor geldig. De regionale spoorvervoerders kunnen verder in overleg met de concessieverlener zelf tarieven vaststellen. Ik acht grote tariefstijgingen van de treinkaartjes als gevolg van eventuele schokken in de gebruiksvergoeding beleidsmatig niet wenselijk. ProRail en NS zijn daarvan op de hoogte. In het kabinetsstandpunt naar aanleiding van de evaluatie spoorwetgeving zal ik nader ingaan op eventuele maatregelen.

4
Zoals hierboven gesteld acht ik grote verhogingen van de prijs van treinkaartjes beleidsmatig niet wenselijk, zeker niet in tijden van economische neergang. Het is echter van belang om te realiseren dat het nog geen gelopen race is. Ten eerste is ProRail nog in gesprek met de vervoerders over de voorgenomen stijging van de gebruiksvergoeding. Ten tweede heeft NS recent een klacht bij de NMa/ Vervoerkamer ingediend. Wat het exacte effect is van een eventuele tariefstijging op de reizigersgroei is moeilijk voorspelbaar. In het algemeen leidt een tariefstijging uiteraard tot vraaguitval. Andere factoren zoals de kwaliteit van het treinvervoer, brandstofkosten en economische groei zijn echter zeker zo belangrijk.

5
In september 2008 is de concept-Netverklaring 2010 aan de sector ter consultatie voorgelegd. In december 2008 is de Netverklaring 2010 door ProRail gepubliceerd. ProRail is daarover het gesprek met vervoerders aangegaan. In maart 2009 heeft ProRail de plannen vervolgens meer gedetailleerd toegelicht richting vervoerders. De NMa zal, naar aanleiding van de klacht van NS, toetsen of ProRail correct heeft gehandeld. Overigens komt de discussie over de gebruiksvergoeding ook in de evaluatie van de spoorwetgeving

naar voren. In het Kabinetsstandpunt naar aanleiding van de Spoorwegwet zal ik hier nader op ingaan.

6
Belangrijk onderdeel van de institutionele ordening die sinds 2005 geldt voor het spoor is dat ProRail als infrastructuurbeheerder met vervoerders onderhandelt over de gebruiksvergoeding en de capaciteit verdeelt. De NMa Vervoerkamer ziet erop toe dat dit gebeurt volgens de (Europese) regels terzake. Partijen hebben moeten wennen aan hun nieuwe rol, maar de samenwerking verloopt steeds beter. Het idee achter de verzakelijking rond de gebruiksvergoeding is volgens ProRail dat het goed is dat vervoerders worden geconfronteerd met de kosten die zij veroorzaken. Dit bevordert volgens ProRail een efficiënt gebruik van het spoor. ProRail denkt met het inzichtelijk maken van de kosten ook een goede basis te scheppen om meer maatwerk te gaan leveren, differentiaties mogelijk te maken en te komen tot zakelijkere afwegingen in de spoorsector. Bij een andere kwaliteit of een andere uitvoering (binnen de wettelijke vereisten) past volgens ProRail kortom een ander tarief. Op zich juich ik een verzakelijking toe die leidt tot meer efficiëntie bij zowel beheerder als vervoerders. Extreme schokken in de gebruiksvergoeding vind ik beleidsmatig ongewenst. Dat heb ik meerdere malen aan zowel ProRail als NS aangegeven. Ik heb daarbij gemeld dat als de sector er onderling niet uitkomt, de vervoerder naar de NMa Vervoerkamer kan stappen. In de gekozen ordening is de NMa/vervoerkamer de onafhankelijke toezichthouder in dit soort kwesties.

7
In principe wordt het beheer en onderhoud bekostigd via enerzijds een bijdrage/subsidie van VenW aan ProRail en anderzijds een bijdrage van de sector via de gebruiksvergoeding voor de variabele kosten. Een deel van de door ProRail voorgestelde verhoging van de gebruiksvergoeding (stations) komt niet voort uit een kostenstijging. Dit komt volgens ProRail doordat een groter deel van de kosten van stations variabel zijn. De meerkosten onderhoudsrooster betreffen wel additionele kosten.

Ik kan moeilijk nu al vooruitlopen op wat er exact in 2010 gebeurt, onder andere gezien het lopende onderzoek van de NMa/Vervoerkamer. Zodra de gebruiksvergoeding 2010 definitief is vastgesteld kan worden bepaald wat de impact wordt op mijn bijdrage aan ProRail.

8

NS deelt mij drie maanden voor ingangsdatum haar formele tariefvoorstel mee. In de regel is dat op 1 oktober. Ik verwacht dat de NMa voor die tijd een uitspraak heeft gedaan over de klacht van NS. Daarnaast bestaat de mogelijkheid dat ProRail en NS er voor die tijd onderling uitkomen. Ik wacht dus eerst het reguliere proces af.

9

Ik wacht in eerste instantie het proces zoals beschreven in het antwoord op vraag 8 af.

10

Ja. Bij dezen.