
Vergaderjaar 2012–2013

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 542

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 3 mei 2013

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben drie fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen over de tarieven van het openbaar vervoer.

De vragen en opmerkingen zijn op 4 april 2013 aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 2 mei 2013 zijn deze door haar beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Paulus Jansen

De adjunct-griffier van de commissie,
Israel

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de beantwoording van de schriftelijke vragen van de leden De Boer en Lodders (beiden VVD) en van het lid Dik-Faber (ChristenUnie) met betrekking tot tarieven van het openbaar vervoer. De leden van de VVD-fractie hebben hierover nog een aantal vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben de antwoorden op de eerder genoemde schriftelijke vragen met belangstelling gelezen. Zij hebben nog enkele opmerkingen en aanvullende vragen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vinden dat de tarieven op het spoor eerlijk en transparant moeten zijn en dat hierover afspraken moeten worden gemaakt in de spoorconcessies, zowel voor het hoofdrailnet als voor de decentrale concessies. Wat deze leden betreft gaat het dan om de tariefstructuur. Dat is wat anders dan het vaststellen van tarieven waar bewust is gekozen voor ruimte voor de decentrale overheden en voor de vervoerders.

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn van mening dat afspraken over de tariefstructuur wel degelijk nodig zijn nu blijkt dat het ontbreken van afspraken hierover tot problemen leidt. In feite zorgen ontbrekende afspraken tussen vervoerders over verdeling van opbrengsten tot vervelende tariefsprongen voor specifieke groepen reizigers.

De problemen van deze reizigers met de tarieven hangen voor het grootste deel samen met het huidige systeem van tariefeenheden en de degressiviteit in de tarieven van NS. Hierover zijn de eerder genoemde schriftelijke vragen gesteld, maar de antwoorden zijn wat betreft de leden van de ChristenUnie-fractie onvoldoende.

Huidige systematiek

De leden van de VVD-fractie maken uit de beantwoording van de vragen van de leden Lodders en De Boer op dat de reiziger in principe de prijs betaalt voor de kortste route als er meerdere sporen naar Rome leiden. Vervolgens wordt er gesteld dat dit leidt tot inkomstenderving en dat NS de tarieven voor verschillende routes met dezelfde eindbestemming gelijk trekt door tariefeenheden toe te voegen. De leden van de VVD-fractie vragen de staatssecretaris om dit nader uit te leggen. Voorts vragen deze leden wat het beleid van NS is en in welke gevallen er wordt afgeweken van de standaardregel dat de kortste route in rekening wordt gebracht. De leden van de VVD-fractie zien graag aan de hand van enkele rekenvoorbeelden welke consequenties dit heeft voor de reiziger op de Hanzelijn. Hoeveel betalen de leden van de VVD-fractie als ze een enkeltje Lelystad–Kampen kopen ten opzichte van eenzelfde afstand elders in het land? Voorts vragen de leden van de VVD-fractie wat er in de NS-concessie bepaald is met betrekking tot de prijsvorming van kaartjes voor reizigers.

De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat er duidelijkheid moet komen over waarom de complexiteit van de tariefstructuur als gevolg kan hebben dat reizigers mogelijk wel benadeeld worden. Zij vragen de staatssecretaris om te kijken op welke wijze dit op korte termijn opgelost kan worden, zodat reizigers niet meer betalen dan redelijk is. Klopt het dat de problemen zich niet meer zullen voordoen na de beoogde uitfasering van het papieren kaartje? Zo nee, welke problemen blijven dan bestaan en op welke wijze kan dit worden opgelost via afspraken in de concessie 2015–2024 voor NS?

De leden van de PvdA-fractie zijn voorts van mening dat nagedacht dient te worden over meer eenduidigheid in de tarieven van het openbaar vervoer. In eerste instantie zien de leden een rol weggelegd voor de vervoersautoriteit die kan toezien op stroomlijning van kortingsproducten en eenduidigheid in abonnementsstructuren. Mogelijk kan dit uitmonden in een landelijk tarievenkader met ruimte voor regionaal maatwerk. Deze leden vinden het in het belang van de reiziger dat er meer eenduidigheid komt en uitschieters worden aangepakt. Zij vragen de staatssecretaris een reactie op het bovenstaande.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben enkele vragen over het systeem van de tariefeenheden. In de schriftelijke vragen is de vraag gesteld of de staatssecretaris het als concessieverlener acceptabel vindt dat reizigers tussen Lelystad en Zwolle, uitgaande van een jaartrajectkaart, ongeveer € 400,00 meer moeten betalen dan reizigers op even lange trajecten elders in het land, terwijl het om reizen binnen dezelfde vervoerconcessie gaat. In feite wordt deze vraag niet beantwoord. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen nogmaals om op dit concrete praktijkvoorbeeld in te gaan.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben het hierbij nadrukkelijk niet om de gestegen tarieven omdat de trein op de Hanzelijn duurder is dan de vroegere busverbinding of door het feit dat provinciale subsidie op het vroegere busvervoer niet meer van toepassing is. Het gaat puur om de vergelijking van de huidige spoortarieven op vergelijkbare trajecten van NS waartussen dit grote verschil van ongeveer € 400,00 ontstaat. Vindt de staatssecretaris het echt eerlijk dat reizigers op dit korte traject zoveel meer moeten betalen dan andere reizigers in Nederland? En om een ander voorbeeld te noemen: vindt de staatssecretaris het echt eerlijk dat voor een reis van Breukelen naar Woerden 19 tariefeenheden voor 12 kilometer wordt gerekend terwijl voor Haarlem–Amsterdam Sloterdijk slechts 15 tariefeenheden worden gevraagd voor een afstand van 14 kilometer en dat terwijl het om één en dezelfde concessie gaat? In het antwoord op de schriftelijke vragen wordt alleen uitgelegd dat er voor is gekozen om bij een reis waar meerdere routes mogelijk zijn één zelfde hoeveelheid tariefeenheden te rekenen. De vraag ging echter over reizigers die reizen binnen één traject, waarvoor dus maar één mogelijke route is, die hierdoor moeten boeten omdat zij toevallig wonen op een route die voor een langer traject de kortste route is. Beter gezegd: reizigers tussen Lelystad en Zwolle betalen de hoofdprijs omdat reizigers tussen Amsterdam en Groningen toevallig zowel via Lelystad als via Amersfoort kunnen reizen.

Een eerlijker en transparanter alternatief is volgens de leden van de ChristenUnie-fractie te allen tijde het tarief volgens de kortste route te berekenen tussen begin en eindpunt ongeacht welke route een reiziger volgt. De staatssecretaris heeft volgens de leden van de ChristenUnie-fractie niet aangetoond waarom dit niet zou kunnen. De staatssecretaris stelt alleen dat er in dat geval reizigers kunnen zijn die zich benadeeld kunnen voelen omdat hun traject via een omweg loopt en ze dus «onnodige» kilometers afleggen. De leden van de ChristenUnie-fractie zijn van mening dat dit een niet ter zake doend argument is. Nergens in het openbaar vervoer wordt met hemelsbrede tarieven gerekend. Altijd wordt de werkelijke reisafstand als basis voor het te berekenen tarief gehanteerd. Bovendien zou het omreis-argument binnen het huidige tarief-systeem ook al gelden.

In de schriftelijke vragen is ook gewezen op de vreemde situatie dat een treinkaartje Kampen Zuid–Den Haag Centraal duurder is dan een treinkaartje vanaf Zwolle naar Den Haag Centraal terwijl de trein van Zwolle naar Den Haag onderweg langs Kampen komt. De leden van de ChristenUnie-fractie vinden het niet uit te leggen dat voor minder kilometers in dezelfde trein meer moet worden betaald.

Nog complexer wordt het wanneer er meerdere routes mogelijk zijn van verschillende vervoerders. De touchscreen-kaartautomaten vragen dan soms hoe de klant wil reizen: met alleen NS-treinen (in sommige gevallen is dit een snellere verbinding, maar vaak ook niet) of met een andere vervoerder via de kortste, en dus goedkoopste route. Bij een langere reis wordt deze vraag echter niet gesteld. In antwoord op schriftelijke vragen hierover stelt de staatssecretaris dat de software van de kaartautomaten dit probleem op dit moment niet kan oplossen. Om te voorkomen dat reizigers te veel betalen, melden stickers op de automaten op de relevante stations expliciet dat er een routekeuze mogelijk is. Maar volgens de staatssecretaris zal met de OV-chipkaart de reiziger de route gaan betalen die hij daadwerkelijk reist. De staatssecretaris gaat daarbij echter uit van in- en uitchecken per vervoerder. Er is echter besloten dat één keer in- en uitchecken op het spoor wordt ingevoerd. Is de staatssecretaris het met de leden van de ChristenUnie-fractie eens dat het dan niet meer mogelijk is om op basis van het in- en uitchecken te bepalen met welke vervoerder de reiziger op het spoor reist? Het tariefsysteem zou dit onderscheid volgens de leden van de ChristenUnie-fractie ook niet meer moeten maken. De leden van de ChristenUnie-fractie concluderen dat het huidige tariefsysteem gebaseerd op tariefeenheden, niet eenduidig en transparant is en dat het niet is uit te leggen aan reizigers. Volgens de staatssecretaris biedt het reizigers echter keuzevrijheid en gebruiksvriendelijkheid. De keuzevrijheid voor de te kiezen route hoeft echter niet gekoppeld te worden aan het tarief. Bovendien is controle van de reisroute door de conducteur met reizen op saldo ook niet mogelijk aangezien pas bij het uitchecken de eindbestemming bekend is. Is de staatssecretaris het daarom met de leden van de ChristenUnie-fractie eens dat een koppeling tussen route en tarief niet noodzakelijk is? Deelt de staatssecretaris de analyse dat deze koppeling de facto met reizen op saldo niet meer handhaafbaar is? Volgens de leden van de ChristenUnie-fractie zijn er daarom geen redenen om op het spoor te werken met een tarief gebaseerd op het werkelijke aantal kilometers, uitgaande van de kortste route, ongeacht de vervoerder.

Voorbeelden

De leden van de VVD-fractie vragen de staatssecretaris of zij een toelichting kan geven op de volgende praktijkvoorbeelden van tariefverhogingen in het openbaar vervoer.

- Bewoners uit Strijen worden geconfronteerd met een verhoging van de prijs van het openbaar vervoer (Arriva) van plusminus 50% om naar scholen in Oud Beijerland, Barendrecht of Dordrecht te reizen. Tot nu toe betaalden ouders € 72,00 per maand voor een abonnement voor hun schoolgaande leerlingen (gehele maand reizen – 31 dagen), nu zijn zij € 112,00 kwijt per maand – en dat is dan alleen voor de reis naar school op schooldagen. Zou het kind 31 dagen willen reizen dan kost dat € 140,11. Dit is een verhoging van bijna 100%. Bij een 2-Sterrenabonnement zijn reizigers inclusief korting ruim 80% meer kwijt per maand.
- Op het Arriva-traject 's Gravendeel (Hoeksche Waard) naar Beverwaard (Rotterdam) is sprake van een prijsstijging van € 71,00 naar € 145,00. Dit voorbeeld heeft te maken met betalen per kilometer. Er geldt dus een prijsstijging van meer dan 100%. Er zijn na vele protesten van bewoners in die regio aanpassingen doorgevoerd door Arriva, maar nog steeds is er sprake van een aanzienlijke verhoging in de tarieven.
- Hanzelijn: normaal betaalden reizigers € 119,35 per maand om met de bus van Biddinghuizen naar Zwolle (uitstappen bij het MBO-Deltion College, dus inclusief stadsdienst) te komen. Dit gaat hen nu € 235,00 per maand kosten (€ 50,30 bus Biddinghuizen–Dronten en € 184,70 trein Dronten–Zwolle) en dan kunnen daar nog kosten voor de

- stadsdienst om bij school te komen bij worden opgeteld. Dat is dus een prijsstijging van bijna 100%.
- Ouders van kinderen op de middelbare school in Zwolle zijn gedupeerd door prijsstijgingen in het openbaar vervoer. Sinds de Hanzelijn is geopend zijn deze ouders aangewezen op vervoer van de Hanzelijn, maar deze verbinding kost het dubbele van wat zij er eerst voor moesten betalen. Gebruik van de Hanzelijn kost € 184,70 en dan komen de kosten voor de stadsbus daar nog bij, terwijl zij voorheen een maandabonnement van € 95,00 hadden.
 - Totdat de wijzigingen in de dienstregeling in december 2012 werden geïmplementeerd reden vanuit Zevenaar vier treinen per uur naar Arnhem en zes bussen per uur richting Het Dorp. Gereisd werd met een 3-Sterrenabonnement, kosten € 68,10 per maand. Na de wijziging van de concessies is dat veranderd. Ook zijn de 3-Sterrenabonnementen per 1 januari 2013 afgeschaft. De spoorlijn Zevenaar–Arnhem wordt nu geëxploiteerd door twee maatschappijen, Breng en Arriva, die beide een half-uurdienst uitvoeren. Busvervoer in Arnhem is gewijzigd van Arriva en Syntus naar Breng. Op de treinlijn Zevenaar–Arnhem zijn voor Breng (nog) geen abonnementen te koop. De Breng-vrij kaart is, ondanks dat het dezelfde maatschappij is, niet geldig in de Breng trein. Deze is alleen geldig in de bussen van Breng. Arriva biedt een abonnement aan voor € 103,00 per maand. Voor de bus moet dan nog een Breng-vrij gekocht worden à € 60,00. Totale kosten zijn dan € 163,00, een prijsverhoging van 139%. Daar bovenop zijn abonnementen enkel bij één maatschappij geldig. Je kunt dus geen gebruik maken van de kwartiersdienst en moet wachten op «de juiste trein». Om nog enigszins kostenbewust te zijn en de twee maatschappijen te omzeilen is de enige mogelijkheid om een NS-kaart te kopen. Kosten hiervoor bedragen € 91,40 per maand. Voor de bus moet dan nog een Breng-vrij gekocht worden à € 60,00. Totale kosten zijn dan € 151,40, nog steeds een prijsverhoging van 122%. Voor een uitgebreidere dienstverlening wordt dus een lager bedrag betaald. Als de informatie opgehaald wordt bij 9292 komt het volgende beeld. Hier worden alleen prijsindicaties gegeven en het advies voor het betreffende traject is een NS-abonnement van € 91,40 plus een N-sterabonnement à € 176,10. Samen € 267,50, een verhoging van 239%. Gelukkig melden zij ook de optie van de Breng-vrij kaart à € 60,00 en kom je weer op de eerder genoemde € 151,40. Dit brengt veel verwarring met zich mee.
 - Voorheen kostte een trajectabonnement voor een gecombineerde trajectkaart Rotterdam Blaak–Den Haag twee zones in Rotterdam en één zone in Den Haag € 1.873,50. Deze drie vervoersmodaliteiten stonden op één kaart. Dit gaf men aan bij NS en dan kreeg men de kaart thuis. Men betaalde NS, dus inclusief het bedrag voor de RET en de HTM. De mogelijkheid van deze gecombineerde kaart is afgeschaft waardoor nu moet worden betaald: de NS: € 1.316,00, RET: € 762,00, HTM: € 464,00. Tezamen: € 2.542,00. Meerkosten zijn dus € 669,50 per jaar.

Degressiviteit

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat er ook een discussie speelt over de opbouw van de huidige tarieven. Deze is nu degressief. Boven de 50 tariefeenheden wordt het tarief per tariefeenheid geleidelijk aan lager en rond de 250 tariefeenheden is het maximum tarief bereikt. Hierdoor is berekening van de ritprijs alleen op basis van een lange tabel mogelijk. Dit maakt de tarieven niet transparant voor de reiziger. Het degressieve tariefsysteem van NS is wel begrijpelijk vanuit het idee dat de trein van oorsprong vooral bedoeld is voor het langeafstandsvervoer. Maar hiermee blijven volgens de leden van de ChristenUnie-

fractie kansen liggen om meer reizigers binnen de stedelijke netwerken te trekken omdat korte ritten per trein verhoudingsgewijs duur zijn. De trein wordt steeds meer de drager van het regionale OV-systeem. Goedkopere parallelle buslijnen verdwijnen of worden vervangen door *feeders* voor het spoor volgens het visgraat- model. Ook daarom verdient de tarief-opbouw op het spoor een herbezinning.

Ook een reis over lange afstand met een pauze is, als de reis niet binnen 35 minuten wordt voortgezet, door het degressieve tariefsysteem veel duurder dan een rechtstreekse reis zonder pauze omdat hij als twee afzonderlijke ritten wordt gezien. Een rit Groningen–Amsterdam zonder korting met tussenstop halverwege is hierdoor circa € 10,00 duurder dan zonder tussenstop.

Een laatste probleem met de degressieve tariefsopbouw is recent aan het licht gekomen en dat heeft te maken met de knip die er ontstaat bij een overstap tussen een regionale spoorvervoerder en NS bij een reis over langere afstand. Doordat het degressieve tariefsysteem in dit geval niet voor de hele reis geldt, maar er in feite sprake is van twee aparte reizen, ontstaan forse tariefstijgingen tot wel € 10,00 per reis waarbij in feite het inmiddels opgeloste dubbele opstaptarief verbleekt. Deelt de staatssecretaris de mening dat dit soort tarieven niet wenselijk zijn? Dit probleem was de directe aanleiding om het papieren treinkaartje nog niet af te schaffen voor grote groepen reizigers op 20 maart jl. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of er inmiddels overleg is geweest met de vervoerders om dit probleem op te lossen. Deelt de staatssecretaris de mening dat een degressief tariefstelsel alleen kan werken als het geldt voor het hele spoorwegnet en er afspraken worden gemaakt tussen de vervoerders over de verdeling van de opbrengsten zoals in het tijdperk voor de OV-chipkaart?

HSL-Zuid

Tot slot vragen de leden van de ChristenUnie-fractie aandacht voor de tarieven op de HSL-Zuid. Nu deze concessie wordt geïntegreerd met het hoofdrailnet vraagt deze leden of dit niet aanleiding is om ook de tarieven te integreren. De leden van de ChristenUnie-fractie zien verschillende bezwaren tegen handhaving van het toeslagsysteem.

Allereerst zijn er vraagtekens te zetten bij de grondslag van de toeslag. De reistijdwinst van de HSL-Zuid ten opzichte van de oude verbinding is weliswaar groot, maar dit wordt voor het grootste deel veroorzaakt doordat de route korter is dan de oude route. Als de effectieve snelheid van de verbinding Amsterdam Centraal–Rotterdam Centraal via de HSL met het nieuwe V250 materieel (97,5 km/uur) wordt vergeleken op basis van de hemelsbrede afstand met de reguliere intercity Amersfoort–Zwolle (104,3 km/uur), Utrecht–Den Bosch (98,9 km/uur), Amersfoort–Apeldoorn (98,8 km/uur) en Breda–Tilburg (98,7 km/uur), blijken deze verbindingen stuk voor stuk sneller te zijn dan de HSL, terwijl voor deze verbindingen geen toeslag geldt.

Een praktisch bezwaar tegen het toeslagsysteem is dat dit het reizen voor grote groepen reizigers moeilijker maakt, doordat zij niet altijd de eerstvolgende trein kunnen kiezen. Dit kan momenteel wel met een OV-chipkaart met reizen op saldo. Er is ooit sprake geweest van toeslag-palen op perrons voor «impulsreizigers». Is dit nog steeds de bedoeling, zo vragen deze leden? Volgens de leden van de ChristenUnie-fractie kan zo een extra handeling tot chaotische situaties voor de reiziger leiden, als bij verstoringen tot op het laatste moment onduidelijk is welke trein (als eerste) zal rijden. Ook maakt een aparte toeslagpaal het reizen voor niet-frequente reizigers, zoals toeristen, onduidelijker.

Feitelijk is er zelfs sprake van een dubbele toeslag. NS rekent voor het traject Schiphol–Rotterdam dezelfde hoeveelheid tariefeenheden voor de HSL als voor de oude lijn, terwijl de verbinding korter is. Reizigers kunnen

uiteraard met het oude tarief gebruik blijven maken van de oude route. De reistijd via deze route is echter toegenomen doordat de intercity's vaker stoppen. De reiziger heeft dus alleen de keuze tussen langer onderweg zijn dan voorheen of meer betalen.

De mogelijkheid wordt open gehouden om ook een toeslag te heffen op andere intercity's die in de toekomst gebruik zullen maken van de HSL-Zuid als deze sneller zijn dan de huidige verbinding. Op grote delen van het Nederlandse spoorwegnet zal zo een hybride tariefsysteem ontstaan dat niet duidelijk is voor de reiziger en op een inconsequente manier deels afhankelijk is van afstand en deels van reistijd of alleen van de afstand. Daar komt bij dat voor intercity's ook geen hogere tarieven worden gehanteerd terwijl ze sneller zijn dan sprinters.

De leden van de ChristenUnie-fractie pleiten er daarom voor om de integratie van de HSL-Zuid in het hoofdrailnet te combineren met een volledige integratie van de tariefsystemen.

II Reactie van de staatssecretaris

Inleiding

In de vragen en opmerkingen onderscheid ik een aantal deelonderwerpen:

1. het tariefsysteem van NS op het hoofdrailnet;
2. de tarieven voor het regionale openbaar vervoer;
3. de raakvlakken tussen het NS-tariefsysteem en de tarieven voor het regionale openbaar vervoer;
4. de tarieven voor de HSL-Zuid.

Ik zal per deelonderwerp op de vragen en opmerkingen van de leden van de commissie reageren.

Aangezien de leden van de ChristenUnie-fractie mijn antwoorden op de schriftelijke vragen van de leden De Boer en Lodders¹ en van het lid Dik-Faber² onvoldoende vinden, zal ik proberen in deze brief meer inzicht te geven. Gezien het feit dat de verschillende tariefsystemen complex zijn, er verschillende kwesties spelen, en er wat misverstanden lijken te bestaan, zal ik in mijn inbreng uitgebreid toelichten hoe de tariefsystemen in elkaar zitten en wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft.

Voordat ik over ga tot beantwoording van de specifieke vragen in dit schriftelijke overleg wil ik eerst kort een aantal ontwikkelingen schetsen die momenteel spelen en tegen welke achtergrond mijn inbreng gezien moet worden.

0. Kader

Enkele fracties stellen de verschillen ter discussie die bestaan in tarieven en tariefstructuren tussen de landelijke (NS-)concessie voor het hoofdrailnet en de regionale spoorconcessies. Verder gaan de vragen van de fracties in op diverse problemen zoals de reiziger die momenteel in het openbaar vervoer ervaart: naast de genoemde verschillen in prijzen zijn dat de grote diversiteit aan producten, het hanteren van degressiviteit en hoe deze zaken op elkaar inwerken bij het overstappen van de ene naar de andere vervoerder.

Deze problemen voor de reiziger zijn een gevolg van de fundamentele keuze die kabinet en Kamer eerder gemaakt hebben, namelijk dat het Nederlandse spoorvervoer verdeeld is over verschillende concessies. Deze ontwikkeling heeft de decentrale overheden de vrijheid gebracht om eigen OV-beleid te voeren, waarbij ook de bevoegdheid hoort om zelf de

¹ Aangangsel van de Handelingen, Vergaderjaar 2012–2013, nr. 1617.

² Aangangsel van de Handelingen, Vergaderjaar 2012–2013, nr. 1628.

tarieven en producten te bepalen. Dit heeft geleid tot een veelheid aan producten en verschillen in tarieven. Ik heb daarom in mijn brief over de wetgeving rond de OV-chipkaart³ aangegeven te overwegen regels te stellen aan tarieven en producten. In het Algemeen Overleg van 28 februari jongstleden heb ik daarbij aangegeven de verworvenheden van de decentralisatie niet teniet te willen doen, maar vooral de transparantie en begrijpelijkheid voor de reiziger vergroten wil vergroten. Ik heb u toegezegd dat u voor de zomer een hoofdlijnennotitie ontvangt over het brede wetgevingstraject rond de OV-chipkaart. Daarin zal ik ook nader ingaan op mogelijke aanknopingspunten voor regelgeving omtrent tarieven en producten.

Naast het verkennen van de mogelijkheid tot het stellen van kaders en regels ben ik met vervoerders en decentrale overheden in gesprek over de tariefverschillen op het spoor die manifest worden bij de voorgenomen afschaffing van het papieren kortingskaartje. Naar aanleiding van de discussie hierover in de media, heb ik met de vervoerders afgesproken dat zij op basis van een impactanalyse komen met mogelijke oplossingsrichtingen. Ik verwacht de uitkomsten hiervan op korte termijn.

In mijn inbreng zal ik veelal een uitleg geven van motivaties en keuzes die ten grondslag liggen aan de huidige tarieven- en productenstructuur. Zowel het hiervoor geschetste traject van wetgeving als de impactanalyse met bijbehorende oplossingen voor de tariefverschillen op het spoor, kunnen echter mogelijk leiden tot een meer of minder ingrijpende wijziging van de huidige tarieven- en productenstructuur. In mijn inbreng zal ik vanwege de leesbaarheid niet steeds opnieuw naar deze trajecten verwijzen. Ik verzoek u echter mijn beantwoording steeds in dit licht te bezien.

1. Het NS-tariefsysteem

Ik constateer dat verschillende fracties kritische opmerkingen maken over elementen van het huidige tariefsysteem van NS, zoals het werken met tariefeenheden en de degressiviteit.

Tariefeenheden

Een tariefeenheid is gemiddeld ongeveer gelijk aan een kilometer, maar sommige tariefeenheden zijn wat korter en andere wat langer. Verschillende fracties pleiten nadrukkelijk voor een duidelijk, transparant, eenduidig en uitlegbaar systeem en doen daar suggesties voor.

Wijziging van het tariefsysteem

Ik wil voorop stellen dat bij eventuele wijzigingen in de tarieven- of productenstructuur rekening gehouden moet worden met het feit dat elke verandering van het systeem «winnaars» en «verliezers» onder de reizigers kent. Elk tariefsysteem heeft namelijk voor- en nadelen die voor de ene groep reizigers anders zullen zijn dan voor de andere groep. Het gaat er om een systeem te kiezen dat daarin een evenwicht vindt. Voor het hoofdrailnet zal ik daar op toezien.

Daarnaast zal ik er op toezien dat een eventuele aanpassing van het NS-tariefsysteem voor NS financieel neutraal is. Het is namelijk niet de bedoeling dat NS eraan zou verdienen doordat de reizigers gezamenlijk meer gaan betalen. Maar het is evenmin gewenst dat het NS geld kost, want dat leidt voor de reizigers tot minder investeringen, minder aanbod

³ Kamerstuk 23 645, nr. 524 d.d. 13 februari 2013.

en minder service of voor de overheid tot minder dividend of een lagere concessieprijs.

Degressie

Sommige fracties pleiten voor het afschaffen van de degressie in de NS-tarieven.

Ik wil graag allereerst toelichten hoe de degressie eigenlijk werkt. De degressie begint pas bij 40 tariefeenheden (ongeveer 40 kilometer). Bij een reis van 0 tot 40 tariefeenheden is er dus geen sprake van degressie. Bij een reis van 40 tot ongeveer 100 tariefeenheden heeft de degressie een zeer marginaal effect op het tarief. Pas bij een lange reis van meer dan 100 tariefeenheden is het effect van de degressie op het tarief substantieel.

Als er geen degressie meer zou zijn, worden lange reizen veel duurder en korte reizen iets goedkoper. Een lange reis levert NS per kilometer echter veel minder kosten dan een kort treinritje. Zelfs met de huidige degressie betaalt een reiziger die een lange reis maakt relatief veel ten opzichte van wat de reis kost en betaalt een reiziger die een korte reis maakt relatief weinig ten opzichte van de gemaakte kosten. Met het afschaffen van de degressie zou dit verder versterkt worden.

Een ander effect van het afschaffen van degressie zou zijn dat het tarief van elk traject wijzigt. Een deel van de reizigers zou minder betalen, andere reizigers meer. Het zal vaak gaan om marginale prijsverschillen, maar ongetwijfeld zullen er ook trajecten zijn waarvoor het tarief tientallen procenten stijgt. Dat zal als niet eerlijk worden ervaren. Bovendien zou elke maatregel om die reizigers die benadeeld worden hiervoor te compenseren onvermijdelijk afbreuk doen aan de eenduidigheid van het systeem.

Tot slot merk ik op dat Rover in het verleden wel eens kanttekeningen heeft geplaatst bij onderdelen van de NS-tariefopbouw. Deze betroffen echter nooit de degressie.

Reactie

De leden van de PvdA-fractie vinden dat er duidelijkheid moet komen of de complexiteit van de tariefstructuur als gevolg kan hebben dat reizigers mogelijk wel benadeeld worden. Zij vragen mij om te kijken op welke wijze dit op korte termijn opgelost kan worden, zodat reizigers niet meer betalen dan redelijk is.

Zoals ik hiervoor heb aangegeven zal elke wijziging van de tariefstructuur gepaard gaan met het feit dat sommige reizigers er voordeel van hebben en andere nadeel. Degenen die meer gaan betalen zullen dat waarschijnlijk niet redelijk vinden. Overigens betalen reizigers naar mijn mening nu niet meer dan redelijk is.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat er een discussie speelt over de opbouw van de huidige tarieven. Deze is nu degressief. Boven de 50 tariefeenheden wordt het tarief per tariefeenheid geleidelijk aan lager en rond de 250 tariefeenheden is het maximum tarief bereikt. Hierdoor is berekening van de ritprijs alleen op basis van een lange tabel mogelijk. Dit maakt de tarieven niet transparant voor de reiziger.

De tarieven zijn wel degelijk transparant in de zin dat ze vooraf in de reisplanner zichtbaar zijn. Bovendien kan de reiziger aan de hand van de spoorkaart en een tarieventabel, die NS beide publiceert op haar website, zelf nagaan wat een reis naar een eindbestemming kost. Een dergelijke berekening is echter niet eenvoudig, maar de berekeningsmethodiek is wel transparant.

De leden van de ChristenUnie-fractie vinden het degressieve tariefstelsel van NS wel begrijpelijk vanuit het idee dat de trein van oorsprong vooral bedoeld is voor het langeafstandsvervoer. Maar hiermee blijven volgens hen kansen liggen om meer reizigers binnen de stedelijke netwerken te trekken omdat korte ritten per trein verhoudingsgewijs duur zijn. De trein wordt steeds meer de drager van het regionale OV-stelsel. Goedkopere parallelle buslijnen verdwijnen of worden vervangen door *feeders* voor het spoor volgens het visgraat-model. Ook daarom verdient de tariefopbouw op het spoor naar hun mening een herbezinning.

Ik begrijp de overweging van de leden van de ChristenUnie-fractie. Ik wijs er echter op dat een lange reis relatief minder kosten veroorzaakt dan een korte reis. Door de hogere snelheid «produceren» Intercity's en het bijbehorende personeel per uur veel meer kilometers dan Sprinters, waardoor de kosten per kilometer lager zijn. En een Intercity die lange trajecten met een constante snelheid rijdt, is zuiniger met energie dan een Sprinter die vaak optrekt en afremt, wat ook leidt tot lagere kosten per kilometer. Op het hoofdrailnet is het daarom niet mogelijk om korte reizen goedkoper te maken zonder lange reizen duurder te maken. Tenzij ergens middelen beschikbaar zijn om dit financieel te dekken.

Waar het de decentrale spoorlijnen betreft, vormen deze vaak een integraal onderdeel van het regionale openbaar vervoersstelsel. De decentrale overheden zijn daarbij verantwoordelijk voor het bepalen van de tarieven.

De leden van de ChristenUnie-fractie stellen dat een reis over lange afstand met een pauze, als de reis niet binnen 35 minuten wordt voortgezet, door het degressieve tariefstelsel veel duurder is dan een rechtstreekse reis zonder pauze. De reis wordt namelijk niet als één onderbroken reis, maar twee afzonderlijke reizen gezien. Een rit Groningen–Amsterdam zonder korting met tussenstop halverwege is hierdoor circa € 10,00 duurder dan zonder tussenstop.

Om degressie ook bij een tussenstop te laten doorlopen zijn keuzes nodig over bij welke tussenstops je dit wel doet en bij welke niet. Een reis A–B–C met tussenstop in B wordt ongetwijfeld beschouwd als een doorgaande reis. Geldt dat ook voor een reis A–B–A met een tussenstop in B (het vroegere retourtje)? En een reis A–B–A» (waarbij A en A» vlak bij elkaar liggen, bijvoorbeeld Den Haag Centraal en Den Haag Hollands Spoor)? Er zullen zich in de praktijk allerlei specifieke situaties voordoen waarvoor een specifieke keuze gemaakt moet worden. Ik verwacht dat niet alle reizigers dit als eenduidig, begrijpelijk en redelijk zullen ervaren en zie dit niet zonder meer als een verbetering.

Ten aanzien van de duur van de tussenstop waarbij het degressieve tarief doorloopt, wil ik opmerken dat NS de grens van 35 minuten hanteert omdat voor het oplossen van het dubbel opstarttarief gelijkstelling van de overstaptijd met het regionaal OV noodzakelijk was.

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn het niet eens met mijn eerdere antwoord dat het huidige tariefstelsel gebaseerd op tarifeenheden, reizigers keuzevrijheid en gebruiksvriendelijkheid biedt. De keuzevrijheid voor de te kiezen route hoeft volgens de leden van de ChristenUnie-fractie niet gekoppeld te worden aan het tarief. Bovendien is controle van de reisroute door de conducteur met reizen op saldo ook niet mogelijk aangezien pas bij het uitchecken de eindbestemming bekend is. De ChristenUnie-fractie vraagt daarom of ik het met hen eens ben dat een koppeling tussen route en tarief niet noodzakelijk is? Deel ik de analyse dat deze koppeling de facto met reizen op saldo niet meer handhaafbaar is?

Het is juist dat de keuzevrijheid voor de te reizen route niet per se gekoppeld hoeft te zijn aan het tarief. Maar in de huidige duale fase,

waarin de reiziger zowel papieren kaartjes als de OV-chipkaart kan gebruiken, liggen de huidige keuzes voor het inrichten van het tarievenstelsel mijns inziens voor de hand.

Het klopt dat de conducteur met reizen op saldo onderweg niet kan vaststellen via welke route een reiziger heeft gereisd, omdat deze pas op zijn aankomststation uitcheckt en daarmee zijn reis definieert. (Dit geldt voor elke reis op saldo, niet alleen voor reizen waar sprake is van twee mogelijke routes. De handhaafbaarheid is dus bij elke reis hetzelfde.) Daarom laat NS de reizigers altijd de gunstigste prijs betalen. Dat vind ik gebruiksvriendelijk, te meer daar de reizigers zodoende kunnen kiezen uit meer treinen (ze hoeven een trein voor de langere route niet te laten gaan omdat ze gekozen hebben voor de – iets goedkopere – kortere route).

De leden van de ChristenUnie-fractie zien geen redenen om op het spoor niet te werken met een tarief gebaseerd op het werkelijke aantal kilometers, uitgaande van de kortste route, ongeacht de vervoerder. *Er is geen reden waarom een tariefsysteem voor het spoor op basis van het werkelijke aantal kilometers, uitgaande van de kortste route, ongeacht de vervoerder, categorisch onmogelijk of ongewenst zou zijn. Ik herhaal hierbij wel dat elke systeemwijziging ertoe zal leiden dat sommige reizigers er financieel op vooruit gaan en andere erop achteruit. Elk systeem kent zijn voor- en nadelen. Dat geldt voor het huidige degressieve tariefsysteem van NS net zo goed als voor een systeem gebaseerd op een tarief per kilometer. Om tot een ander spoortariefsysteem te komen, moeten de plussen en minnen door alle betrokkenen samen afgewogen worden.*

Zoals gezegd overweeg ik regels te stellen aan tarieven en producten zodat er ongeacht de vervoerder meer duidelijkheid is voor de reizigers. Ik voer daarover het gesprek.

De leden van de PvdA-fractie vragen of het klopt dat het probleem dat reizigers meer betalen dan redelijk is zich niet meer zal voordoen na de beoogde uitfasering van het papieren kaartje. Zo nee, welke problemen blijven dan bestaan en op welke wijze kan dit worden opgelost via afspraken in de concessie 2015–2024 voor NS?

Ik vind niet dat reizigers nu meer betalen dan redelijk is. Wel kunnen er na de uitfasering van het papieren kaartje veranderingen komen in de opbouw en hoogte van tarieven of kunnen de tariefverschillen zichtbaar worden). Daar zullen overheden en vervoerders nader het gesprek over aangaan, net zoals dat nu gebeurt rond de tariefverschillen op het spoor als gevolg van het afschaffen van het papieren kortingskaartje.

De leden van de ChristenUnie-fractie vinden dat de tarieven op het spoor eerlijk en transparant moeten zijn en dat hierover afspraken moeten worden gemaakt in de spoorconcessies, zowel voor het hoofdrailnet als voor de decentrale concessies.

Ik deel de opvatting dat tarieven op het spoor transparant en redelijk moeten zijn. Overheden en vervoerders moeten hierover blijvend in gesprek zijn. En we moeten bezien hoe we afspraken hierover kunnen en willen verankeren. Dat kan in de concessies, maar ook via afsprakenkaders over wet- en regelgeving. Ik kom daarop terug in de Hoofdlijnennotitie voor de wetgeving van de OV-chipkaart.

De leden van de VVD-fractie maken uit mijn antwoorden op de vragen van de leden Ladders en De Boer op dat de reiziger in principe de prijs betaalt voor de kortste route als er meerdere sporen naar Rome leiden. Dit zou leiden tot inkomstenderving en daarom zou NS de tarieven voor verschillende routes met dezelfde eindbestemming gelijktrekken door tariefenheden toe te voegen. De leden van de VVD-fractie vragen mij om dit nader uit te leggen.

Ik licht dit graag toe aan de hand van een voorbeeld.

Van Eindhoven naar Den Haag kan je reizen via Tilburg/Breda of via Utrecht. De route via Tilburg/Breda kent 131 tariefeenheden, de route via Utrecht 140 tariefeenheden. De route via Utrecht is langer en kost NS meer; het tarief voor de reiziger zou dus eigenlijk hoger moeten zijn. Maar om de reizigers het gemak te bieden dat ze in Eindhoven de eerste trein kunnen nemen, ongeacht de route, berekent NS de kaartprijs op basis van de kortste route. De reizigers hoeven dus niet vooraf te specificeren of ze via Tilburg/Utrecht of via Utrecht reizen. Dit is prettig voor de reizigers, maar voor NS betekent het dat reizigers die via Utrecht reizen eigenlijk te weinig betalen. In bestaande gevallen is dit een gegeven en is er geen sprake van inkomstenderving.

Met de ingebruikneming van de Hanzelijn zijn er nieuwe gevallen ontstaan. Van Zwolle naar Amsterdam Centraal kan je niet langer uitsluitend via de Veluwe reizen (Zwolle–Amersfoort–Amsterdam Centraal), maar ook via de Hanzelijn (Zwolle–Lelystad–Amsterdam Centraal). De nieuwe route is korter dan de oude. Toepassing van het principe dat de reizigers betalen voor de kortste route zou betekenen dat een kaartje Zwolle–Amsterdam Centraal goedkoper zou worden. Reizigers die via de oude route reizen, zouden ineens minder gaan betalen voor dezelfde reis. Dit leidt tot inkomstenderving voor NS. Om die te voorkomen, heeft NS in deze situatie het aantal tariefeenheden op de nieuwe, kortere route gelijkgesteld aan het aantal tariefeenheden op de oude route. Op de Hanzelijn heeft NS daartoe tussen Lelystad en Zwolle meer tariefeenheden gecreëerd dan gemiddeld op een traject van een dergelijke lengte.

De leden van de VVD-fractie vragen wat het beleid van NS is en in welke gevallen er wordt afgeweken van de standaardregel dat de kortste route in rekening wordt gebracht.

Het beleid van NS is er op gericht om in geval van toegestane omreisroutes altijd de kortste route (uitgedrukt in tariefeenheden) in rekening te brengen. Op het hoofdrailnet en de regionale lijnen die door NS worden gereden zijn er geen afwijkingen op deze regel.

De enige uitzondering wordt gevormd door drie trajecten waar de reizigers een keuze hebben tussen parallelle routes van NS en een andere vervoerder. Daar bepaalt elke vervoerder het eigen tarief. Doordat de reizigers per vervoerder in- en uitchecken, wordt bij reizen op saldo automatisch de werkelijk gereisde route berekend.

De leden van de VVD-fractie vragen wat er in de NS-concessie bepaald is met betrekking tot de prijsvorming van kaartjes voor reizigers.

In de huidige vervoerconcessie zijn geen voorschriften opgenomen over het systeem waarmee NS de tarieven per traject bepaalt. Wel schrijft de concessie voor dat NS de tarieven van de beschermde kaartsoorten gewogen over trajecten en lengtes elk jaar alleen mag verhogen met de inflatie en met de stijging van de gebruiksvergoeding. NS kan op bestaande trajecten geen tariefeenheden toevoegen zonder dat dit geldt als een prijsstijging die binnen de kaders van de concessie moet passen.

De leden van de ChristenUnie-fractie stellen dat in het antwoord op de schriftelijke vragen alleen wordt uitgelegd dat er voor is gekozen om bij een reis waar meerdere routes mogelijk zijn één zelfde hoeveelheid tariefeenheden te rekenen. De vraag ging echter over reizigers die reizen binnen één traject, waarvoor dus maar één mogelijke route is, die hierdoor moeten boeten omdat zij toevallig wonen op een route die voor een langer traject de kortste route is. Beter gezegd: reizigers tussen Lelystad en Zwolle betalen de hoofdprijs omdat reizigers tussen Amsterdam en Groningen toevallig zowel via Lelystad als via Amersfoort kunnen reizen.

Afgezien van de subjectieve kwalificaties onderschrijf ik deze analyse. Zoals gezegd: bij een andere systematiek zouden andere reizigers meer moeten betalen.

De leden van de ChristenUnie-fractie stellen dat het eerlijker en transparanter is te allen tijde het tarief volgens de kortste route te berekenen tussen begin- en eindpunt ongeacht welke route een reiziger volgt. Ik heb volgens de leden van de ChristenUnie-fractie niet aangetoond waarom dit niet zou kunnen.

Het is zeker mogelijk om het tarief altijd te berekenen volgens de kortste route, ook bij min of meer parallelle trajecten. Sterker nog: dit is precies wat NS doet. Maar als er door de ingebruikneming van nieuwe infrastructuur een nieuwe, kortere route ontstaat, leidt een tarief volgens de kortste route tot inkomstenderving voor NS. Dat vind ik niet redelijk en ook niet wenselijk. Om deze derving te voorkomen heeft NS ervoor gekozen om de tarieven van de bestaande route te handhaven en de tarieven van de nieuwe (kortere) route op die van de bestaande route te laten aansluiten.

De leden van de ChristenUnie-fractie vinden mijn stelling dat er in dat geval reizigers kunnen zijn die zich benadeeld kunnen voelen omdat hun traject via een omweg loopt en ze dus «onnodige» kilometers afleggen een niet ter zake doend argument is. Nergens in het openbaar vervoer wordt met hemelsbrede tarieven gerekend. Altijd wordt de werkelijke reisafstand als basis voor het te berekenen tarief gehanteerd. Bovendien zou het omreis-argument binnen het huidige tariefsysteem ook al gelden. *Het klopt dat OV-tarieven over het algemeen berekend worden op basis van de werkelijke reisafstand. Maar dat wordt niet altijd als eerlijk en redelijk ervaren. Zo zijn er regelmatig protesten als een bus een langere route krijgt om een nieuwe woonwijk te ontsluiten. De reizigers gaan dan voor de nieuwe, langere route betalen waardoor de tarieven voor de bestaande reizigers stijgen.*

De leden van de ChristenUnie-fractie melden dat in de schriftelijke vragen ook is geweest op de vreemde situatie dat een treinkaartje Kampen Zuid–Den Haag Centraal duurder is dan een treinkaartje vanaf Zwolle naar Den Haag Centraal, terwijl de trein van Zwolle naar Den Haag onderweg langs Kampen komt. De leden van de ChristenUnie-fractie vinden het niet uit te leggen dat voor minder kilometers in dezelfde trein meer moet worden betaald.

De kortste route vanuit Zwolle naar Den Haag leidt langs Utrecht (dus niet via de Hanzelijn langs station Kampen Zuid) en bedraagt 145 tariefeenheden. De route over Amsterdam is vanuit Zwolle een toegestane omreisroute die 165 tariefeenheden bedraagt. De reiziger betaalt voor de kortste route, dus een tarief op basis van 145 tariefeenheden.

De kortste route vanuit Kampen Zuid is over Amsterdam en bedraagt dan 150 tariefeenheden. De route over Zwolle en Utrecht is een toegestane omreisroute van 160 tariefeenheden. De klanten mogen dus vanuit gemaksperspectief de reis ook via Zwolle en Utrecht maken tegen het tarief van de kortste afstand namelijk 150 tariefeenheden.

Reizigers vanuit Zwolle en reizigers vanuit Kampen Zuid profiteren dus beide van het kortste reisprincipe. Ze mogen beide zowel via Utrecht als via Amsterdam reizen. Zo kunnen zowel reizigers vanuit Zwolle als reizigers van Kampen Zuid voor de goedkoopste prijs vier maal per uur naar Den Haag in plaats van twee maal per uur.

De leden van de VVD-fractie vragen hoeveel de reizigers betalen als ze een enkeltje Lelystad–Kampen Zuid kopen ten opzichte van eenzelfde afstand elders in het land?

De prijs van een kaartje wordt niet bepaald op basis van de afstand in kilometers, maar op basis van de afstand in tariefeenheden. Bij een gelijke afstand in kilometers verschilt soms het aantal tariefeenheden en dus de prijs. Dit doet zich op verschillende plaatsen voor.

De leden van de ChristenUnie-fractie wijzen erop dat in de schriftelijke vragen de vraag is gesteld of ik het als concessieverlener acceptabel vind dat reizigers tussen Lelystad en Zwolle, uitgaande van een jaartrajectkaart, ongeveer € 400,00 meer moeten betalen dan reizigers op even lange trajecten elders in het land, terwijl het om reizen binnen dezelfde vervoerconcessie gaat. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen nogmaals om op dit concrete praktijkvoorbeeld in te gaan. Ze vragen of ik het echt eerlijk vind dat reizigers op dit korte traject zoveel meer moeten betalen dan andere reizigers in Nederland. En vind ik het echt eerlijk dat voor een reis van Breukelen naar Woerden 19 tariefeenheden voor 12 kilometer wordt gerekend terwijl voor Haarlem–Amsterdam Sloterdijk slechts 15 tariefeenheden worden gevraagd voor een afstand van 14 kilometer en dat terwijl het om één en dezelfde concessie gaat? *Het gaat in deze concrete praktijkvoorbeelden om het feit dat niet alle tariefeenheden even lang zijn. Gemiddeld is een tariefeenheid ongeveer gelijk aan een kilometer, maar sommige tariefeenheden zijn wat korter en andere wat langer. Gelet op de achtergronden die ik in deze brief schets (op even lange trajecten gelden soms verschillende tarieven en bij een andere systematiek zouden andere reizigers meer betalen), vind ik deze situaties acceptabel.*

2. De tarieven voor het regionale openbaar vervoer

Verantwoordelijkheden

De verantwoordelijkheid voor het vaststellen van de tarieven in het regionale openbaar vervoer is met de decentralisatie overgegaan naar de decentrale overheden. Met de komst van de OV-chipkaart wordt duidelijk dat dit onder andere op het spoor leidt tot tariefverschillen. Ik overweeg daarom regels te stellen aan tarieven en producten.

Reactie

De leden van de VVD-fractie vragen mij een toelichting te geven op het feit dat bewoners uit Strijen worden geconfronteerd met een verhoging van de prijs van het openbaar vervoer (Arriva) van plusminus 50% om naar scholen in Oud Beijerland, Barendrecht of Dordrecht te reizen. Tot nu toe betaalden ouders € 72,00 per maand voor een abonnement voor hun schoolgaande leerlingen (gehele maand reizen – 31 dagen), nu zijn zij € 112,00 kwijt per maand – en dat is dan alleen voor de reis naar school op schooldagen. Zou het kind 31 dagen willen reizen dan kost dat € 140,11. Dit is een verhoging van bijna 100%. Bij een 2-Sterrenabonnement zijn reizigers inclusief korting ruim 80% meer kwijt per maand. De leden van de VVD-fractie vragen mij ook een toelichting te geven op het feit dat op het Arriva-traject 's Gravendeel (Hoeksche Waard) naar Beverwaard (Rotterdam) sprake is van een prijsstijging van € 71,00 naar € 145,00. Dit voorbeeld heeft te maken met betalen per kilometer. Er geldt dus een prijsstijging van meer dan 100%. Er zijn na vele protesten van bewoners in die regio aanpassingen doorgevoerd door Arriva, maar nog steeds is er sprake van een aanzienlijke verhoging in de tarieven. *Voor beide gevallen geldt dat de provincie Zuid-Holland de op zones gebaseerde sterabonnementen heeft afgeschaft en is overgegaan op het betalen per kilometer. Voor de frequente reizigers heeft de vervoerder Arriva kortingsproducten geïntroduceerd. Forenzen krijgen 20% korting en scholieren 55%. Deze*

beide groepen zijn gemiddeld niet duurder uit dan voorheen met een sterabonnement. Maar er is wel een groep reizigers die voorheen gunstig gebruik maakte van de zonestructuur en die nu duurder uit is doordat alle kilometers worden afgerekend. Dit betreft met name reizigers die reisden in grote zones. Dit effect trad het duidelijkst op in de Hoeksche Waard. Overigens stelt de provincie hierover dat scholieren en forenzen gemiddeld 19 dagen per maand reizen naar school en naar het werk. Tegenover reizigers die nu duurder uit zijn staat een even grote groep reizigers die goedkoper uit is. In totaal genomen ontvangt de vervoerder dan ook niet meer vervoeropbrengsten.

Om het prijseffect te beperken heeft Arriva na overleg met de provincie Zuid-Holland een compensatieregeling geïntroduceerd voor reizigers die per maand meer dan 25% duurder uit zijn ten opzichte van de prijs van een sterabonnement in 2012. In deze regeling worden alle vervoerkosten per maand meegenomen, ook de kosten van het reizen in het weekend en van het reizen met andere vervoerders. Wel dient de helft van de reizen bij Arriva te hebben plaatsgevonden. Arriva betaalt het grootste deel van de kosten van deze regeling.

De provincie Zuid-Holland werkt nu samen met de Stadsregio Rotterdam en Haaglanden aan gezamenlijke abonnementen, die naar verwachting volgend jaar kunnen worden geïntroduceerd.

De leden van de VVD-fractie vragen mij een toelichting te geven op het feit dat voorheen een trajectabonnement voor een gecombineerde trajectkaart Rotterdam Blaak–Den Haag twee zones in Rotterdam en één zone in Den Haag € 1.873,50 koste. Deze drie vervoersmodaliteiten stonden op één kaart. Dit gaf men aan bij NS en dan kreeg men de kaart thuis. Men betaalde NS, dus inclusief het bedrag voor de RET en de HTM. De mogelijkheid van deze gecombineerde kaart is afgeschaft waardoor nu moet worden betaald: de NS: € 1.316,00, RET: € 762,00, HTM: € 464,00. Tezamen: € 2.542,00. Meerkosten zijn dus € 669, 50 per jaar.

Deze constatering is juist en heeft de volgende achtergrond.

De regionale vervoerders en decentrale overheden hebben het product stad/ streeksupplement altijd te goedkoop geacht. Voor een relatief laag bedrag konden de reizigers met zo'n supplement aan beide zijden van het NS-traject gebruik maken van bus, tram en metro. Met het afschaffen van het sterabonnement door deze partijen is hier een einde aan gekomen.

3. De raakvlakken tussen het NS-tariefsysteem en de tarieven voor het regionale openbaar vervoer

Verschillen in tarieven en tariefsystemen

Met de komst van de OV-chipkaart zijn de verschillen in tarieven tussen NS en het regionaal OV zichtbaar geworden. Ik zie daarin een reden om in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (hierna: NOVB) het gesprek hierover te voeren. Ik heb daarbij duidelijk gemaakt dat ik overweeg regels te stellen aan tarieven en producten.

Reactie

De leden van de PvdA-fractie betogen dat er nagedacht moet te worden over meer eenduidigheid in de tarieven van het openbaar vervoer. In eerste instantie zien de leden een rol weggelegd voor de vervoerautoriteit die kan toezien op stroomlijning van kortingsproducten en eenduidigheid in abonnementsstructuren. Mogelijk kan dit uitmonden in een landelijk tarievenkader met ruimte voor regionaal maatwerk. Deze leden vinden het in het belang van de reiziger dat er meer eenduidigheid komt en uitschieters worden aangepakt.

Zoals gezegd zal ik in het NOVB het gesprek hierover aangaan en zo nodig overgaan tot het stellen van regels.

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn van mening dat afspraken over de tariefstructuur nodig zijn nu blijkt dat het ontbreken van afspraken hierover tot problemen leidt. In feite zorgen ontbrekende afspraken tussen vervoerders over verdeling van opbrengsten tot vervelende tariefsprongen voor specifieke groepen reizigers. De problemen van deze reizigers met de tarieven hangen voor het grootste deel samen met het huidige systeem van tariefeenheden en de degressie in de tarieven van NS.

De degressie wordt vooral doorbroken bij de overstap van de ene naar de andere vervoerder (vanwege de verschillen in de bestaande tariefstructuren) en bij een tussenstop (zie de passages hierover elders in mijn inbreng). De genoemde problemen hangen dus niet samen met de opbrengstverdeling of het gebruik van tariefeenheden.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of ik de mening deel dat een degressief tariefstelsel alleen kan werken als het geldt voor het hele spoorwegnet en er afspraken worden gemaakt tussen de vervoerders over de verdeling van de opbrengsten zoals in het tijdperk voor de OV-chipkaart?

Zaken die het gehele spoorwegnet aangaan (zoals bijvoorbeeld de wens om het degressieve stelsel naar het hele spoorwegnet uit te breiden) kunnen alleen geregeld worden via afspraken tussen overheden en vervoerders. Dat is een gevolg van de keuze voor decentralisatie. Voor een degressief stelsel op het spoor is inderdaad verdeling van de opbrengsten nodig. Deze zal gebaseerd moeten zijn op harde data (die in toenemende mate beschikbaar komen via de OV-chipkaart) en op afspraken tussen vervoerders.

Degressie kan naar mijn mening ook werken binnen het hoofdrailnet. De voordelen voor de reizigers zijn dan wel kleiner dan bij degressie op het gehele spoorwegnet.

De leden van de ChristenUnie-fractie wijzen op een probleem met de degressieve tariefsopbouw dat recent aan het licht is gekomen. Dit probleem heeft te maken met de knip die er ontstaat bij een overstap tussen een regionale spoorvervoerder en NS bij een reis over langere afstand. Doordat het degressieve tariefsysteem in dit geval niet voor de hele reis geldt, maar er in feite sprake is van twee aparte reizen, ontstaan forse tariefstijgingen tot wel € 10,00 per reis waarbij in feite het inmiddels opgeloste dubbele opstaptarief verbleekt. Dit probleem was de directe aanleiding om het papieren treinkaartje nog niet af te schaffen voor grote groepen reizigers op 20 maart jl. Deel ik de mening dat dit soort tarieven niet wenselijk zijn? En is er inmiddels overleg geweest met de vervoerders om dit probleem op te lossen?

In feite gaat de eerste vraag over de wenselijkheid van decentrale tariefvrijheid. Een belangrijke reden om te kiezen voor decentralisatie in het OV was dat Kamer en kabinet regionale integratie van bus en trein (zowel vervoer als tarieven) voor de reizigers nuttiger vonden dan landelijke integratie van trein met trein. Decentrale tarieven zijn daar een regelrecht gevolg van.

Wel vind ik het nuttig en verstandig om met overheden en vervoerders te bespreken of er verbeteringen mogelijk zijn in de OV-brede tariefstructuur.

Ook heb ik al verschillende gesprekken gehad met de vervoerders en decentrale overheden over de tariefstructuur op het spoor. Daarbij is dit probleem ook aan de orde. De gesprekken lopen nog.

De leden van de ChristenUnie-fractie vinden de situatie erg complex als er meerdere routes mogelijk zijn van verschillende vervoerders. De touchscreen-kaartautomaten vragen dan soms hoe de klant wil reizen: met alleen NS-treinen (in sommige gevallen is dit een snellere verbinding, maar vaak ook niet) of met een andere vervoerder via de kortste, en dus goedkoopste route. Bij een langere reis wordt deze vraag echter niet gesteld.

Dit probleem doet zich niet meer voor. NS heeft op de automaten een sticker geplakt die de reizigers attendeert op de juiste handelwijze in deze situaties. De sticker is voor iedereen die de automaat gebruikt zichtbaar, zowel korte als lange afstandsreizigers.

De leden van de ChristenUnie-fractie verwijzen naar mijn eerdere antwoord dat de reizigers met de OV-chipkaart de route zullen gaan betalen die ze daadwerkelijk reizen. Ik ga daarbij uit van in- en uitchecken per vervoerder. De leden van de ChristenUnie-fractie geven echter aan dat besloten zou zijn dat één keer in- en uitchecken op het spoor wordt ingevoerd. Ben ik het met de leden van de ChristenUnie-fractie eens dat het dan niet meer mogelijk is om op basis van het in- en uitchecken te bepalen met welke vervoerder de reiziger op het spoor reist? Het tariefsysteem zou dit onderscheid volgens de leden van de ChristenUnie-fractie ook niet meer moeten maken.

Het onderzoek naar enkelvoudig in- en uitchecken is nog niet afgerond en daarmee is nog geen besluit genomen over het wel of niet invoeren van enkelvoudig in- en uitchecken. Ik verwacht dat de heer Meijdam binnenkort zijn rapport en advies aan mij oplevert. Na bestudering daarvan zal ik het rapport en advies met mijn reactie daarop aan uw Kamer toesturen.

De leden van de VVD-fractie vragen mij een toelichting te geven op het feit dat reizigers € 119,35 per maand betaalden om met de bus van Biddinghuizen naar Zwolle (uitstappen bij het Deltion College, dus inclusief stadsdienst) te komen. Sinds de opening van de Hanzelijn kost hen dit € 235,00 per maand (€ 50,30 bus Biddinghuizen–Dronten en € 184,70 trein Dronten–Zwolle) en dan kunnen daar nog kosten voor de stadsdienst om bij school te komen bij worden opgeteld. Dat is dus een prijsstijging van bijna 100%.

Ten eerste is de bus een ander product dan de trein. Zo is de gemiddelde snelheid van de trein veel hoger dan die van de bus. Ook het comfort is in de trein meestal groter. Dit rechtvaardigt een prijsverschil tussen bus en trein.

Ten tweede is het de provincie die besloten heeft busdiensten te schrappen naar aanleiding van de ingebruikneming van de Hanzelijn. Op dit traject was sprake van een gesubsidieerd bussysteem en gesubsidieerde scholierenkorting in de bus. Het is de provincie die gaat over het aanbod van het openbaar vervoer en over de tarieven van de stads- en streekbussen.

De leden van de VVD-fractie vragen mij een toelichting te geven op het feit dat ouders van kinderen op de middelbare school in Zwolle gedupeerd zijn door prijsstijgingen in het openbaar vervoer. Sinds de Hanzelijn is geopend zijn deze ouders aangewezen op vervoer van de Hanzelijn, maar deze verbinding kost het dubbele van wat zij er eerst voor moesten betalen. Gebruik van de Hanzelijn kost € 184,70 en dan komen de kosten voor de stadsbus daar nog bij, terwijl zij voorheen een maandabonnement van € 95,00 hadden.

Ik verwijs hierbij naar het antwoord op de vorige vraag naar de rechtvaardiging van het prijsverschil tussen bus en trein en het schrappen van een gesubsidieerde buslijn. Verder speelt hier een rol dat NS geen scholierenkortingen hanteert.

De leden van de VVD-fractie vragen mij een toelichting te geven op het feit dat totdat de wijzigingen in de dienstregeling in december 2012 werden geïmplementeerd er vanuit Zevenaar vier treinen per uur naar Arnhem reden en zes bussen per uur richting Het Dorp. Gereisd werd met een 3-Sterrenabonnement, kosten € 68,10 per maand. Na de wijziging van de concessies is dat veranderd. Ook zijn de 3-Sterrenabonnementen per 1 januari 2013 afgeschaft. De spoorlijn Zevenaar–Arnhem wordt nu geëxploiteerd door twee maatschappijen, Breng en Arriva, die beide een half-uurdienst uitvoeren. Busvervoer in Arnhem is gewijzigd van Arriva en Syntus naar Breng. Op de treinlijn Zevenaar–Arnhem zijn voor Breng (nog) geen abonnementen te koop. De Breng-vrij kaart is, ondanks dat het dezelfde maatschappij is, niet geldig in de Breng trein. Deze is alleen geldig in de bussen van Breng. Arriva biedt een abonnement aan voor € 103,00 per maand. Voor de bus moet dan nog een Breng-vrij gekocht worden à € 60,00. Totale kosten zijn dan € 163,00, een prijsverhoging van 139%. Daar bovenop zijn abonnementen enkel bij één maatschappij geldig. Je kunt dus geen gebruik maken van de kwartiersdienst en moet wachten op «de juiste trein». Om nog enigszins kostenbewust te zijn en de twee maatschappijen te omzeilen is de enige mogelijkheid om een NS-kaart te kopen. Kosten hiervoor bedragen € 91,40 per maand. Voor de bus moet dan nog een Breng-vrij gekocht worden à € 60,00. Totale kosten zijn dan € 151,40, nog steeds een prijsverhoging van 122%. Voor een uitgebreidere dienstverlening wordt dus een lager bedrag betaald. Als de informatie opgehaald wordt bij 9292 komt het volgende beeld. Hier worden alleen prijsindicaties gegeven en het advies voor het betreffende traject is een NS-abonnement van € 91,40 plus een N-sterabonnement à € 176,10. Samen € 267,50, een verhoging van 239%. Gelukkig melden zij ook de optie van de Breng-vrij kaart à € 60,00 en kom je weer op de eerder genoemde € 151,40. Dit brengt veel verwarring met zich mee.

De vervanging van landelijke sterabonnementen door regionale producten hebben voor reizigers allerlei veranderingen in prijs en reismogelijkheden tot gevolg, zoals de door de leden van de VVD-fractie genoemde voorbeelden illustreren. De voorbeelden laten zien dat het voor reizigers in dit soort situaties van groot belang is dat zij over duidelijke en gemakkelijk toegankelijke informatie moeten kunnen beschikken om de juiste keuze te maken voor producten die passen bij hun reispatroon. Zowel bij het vormgeven van het productenassortiment (harmonisatie) als informatievoorziening is het van belang dat de reiziger centraal staat en goed bediend wordt. Dat hebben ook de partijen gemeend die gezamenlijk het manifest «Samen op reis» hebben opgesteld, waarin gewerkt wordt aan gezamenlijke producten en goede informatievoorziening.

Overigens, wat betreft de interoperabiliteit van de abonnementen op het samenlooptraject Arnhem–Zevenaar–Doetinchem heeft de regio me laten weten dat zowel bij Breng als bij Arriva dezelfde (regionale) treinproducten geldig zijn.

4. De tarieven voor de HSL-Zuid

Ander product

De HSL-Zuid is infrastructuur die aangelegd is voor een snelle treindienst. Het beoogde product verschilt van conventionele treindiensten, niet alleen in snelheid maar ook in kwaliteit en comfort. Dit rechtvaardigt andere tarieven.

Reactie

De leden van de ChristenUnie-fractie zetten vraagtekens bij de grondslag van de toeslag. De reistijdwinst van de HSL-Zuid ten opzichte van de oude verbinding is weliswaar groot, maar dit wordt voor het grootste deel veroorzaakt doordat de route korter is dan de oude route. Als de effectieve snelheid van de verbinding Amsterdam Centraal–Rotterdam Centraal via de HSL met het nieuwe V250 materieel (97,5 km/uur) wordt vergeleken op basis van de hemelsbrede afstand met de reguliere Intercity Amersfoort–Zwolle (104,3 km/uur), Utrecht–Den Bosch (98,9 km/uur), Amersfoort–Apeldoorn (98,8 km/uur) en Breda–Tilburg (98,7 km/ uur), blijken deze verbindingen stuk voor stuk sneller te zijn dan de HSL, terwijl voor deze verbindingen geen toeslag geldt.

De grondslag voor de toeslag is dat het gaat om een wezenlijk ander product.

Ik vind het niet logisch om in deze vergelijking het traject Amsterdam–Schiphol mee te nemen omdat dit conventionele infrastructuur betreft waar geen toeslag wordt geheven. Op het traject Schiphol–Rotterdam Centraal bedraagt de gemiddelde snelheid met V250 zo'n 136 km/uur.⁴

Een praktisch bezwaar tegen het toeslagsysteem is dat dit het reizen voor grote groepen reizigers moeilijker maakt, doordat zij niet altijd de eerstvolgende trein kunnen kiezen. Dit kan momenteel wel met een OV-chipkaart met reizen op saldo. Er is ooit sprake geweest van toeslagpalen op perrons voor «impulsreizigers». Is dit nog steeds de bedoeling, zo vragen de leden van de ChristenUnie-fractie?

Volgens de leden van de ChristenUnie-fractie kan zo een extra handeling tot chaotische situaties voor de reiziger leiden, als bij verstoringen tot op het laatste moment onduidelijk is welke trein (als eerste) zal rijden.

Ook maakt een aparte toeslagpaal het reizen voor niet-frequente reizigers, zoals toeristen, onduidelijker.

NS Hispeed heeft mij bevestigd dat het nog steeds de bedoeling is om toeslagpalen te plaatsen omdat grote groepen reizigers hiermee het voordeel geboden wordt om tot vlak voor vertrek of bij een overstap op een zo eenvoudig mogelijke wijze een toeslag aan te schaffen. Hiertoe is de vervoerder met ProRail in gesprek over het plaatsen van deze palen op de vertrekperrons. NS Hispeed zal bij de start zorgen voor een goed begeleide introductieperiode en bijsturen waar nodig.

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn van mening dat er feitelijk zelfs sprake is van een dubbele toeslag. NS rekent voor het traject Schiphol–Rotterdam dezelfde hoeveelheid tariefeenheden voor de HSL als voor de oude lijn, terwijl de verbinding korter is. Reizigers kunnen uiteraard met het oude tarief gebruik blijven maken van de oude route. De reistijd via deze route is echter toegenomen doordat de Intercity's vaker stoppen. De reiziger heeft dus alleen de keuze tussen langer onderweg zijn dan voorheen of meer betalen.

Op grond van de concessieovereenkomst tussen de Staat en HSA heeft NS Hispeed het recht om zelf de hoogte van de tarieven te bepalen voor de treinen die via de HSL-Zuid rijden, inclusief toeslag.

In de dienstregeling veranderen regelmatig reistijden, bijvoorbeeld door het schrappen of toevoegen van een stop of door een andere reden. Dat leidt nooit tot een wijziging van de tarieven. Ik zie geen reden om nu de tarieven voor de oude lijn aan te passen.

⁴ Zie ook mijn antwoord op de vragen 18b en 18c in Kamerstuk 22 026, nr. 345.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de mogelijkheid wordt open gehouden om ook een toeslag te heffen op andere Intercity's die in de toekomst gebruik zullen maken van de HSL-Zuid als deze sneller zijn dan de huidige verbinding. Op grote delen van het Nederlandse spoorwegnet zal zo een hybride tariefsysteem ontstaan dat niet duidelijk is voor de reiziger en op een inconsequente manier deels afhankelijk is van afstand en deels van reistijd of alleen van de afstand. Daar komt bij dat voor Intercity's ook geen hogere tarieven worden gehanteerd terwijl ze sneller zijn dan Sprinters.

De leden van de ChristenUnie-fractie pleiten er daarom voor om de integratie van de HSL-Zuid in het hoofdrailnet te combineren met een volledige integratie van de tariefsystemen.

NS Hispeed maakt kosten om over de HSL-infrastructuur te rijden. NS moet voor die kosten dekking vinden. De kosten kunnen in theorie verdeeld worden over alle treinreizigers of over de groep die profijt heeft van deze snellere verbinding. Maar de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet verbiedt NS om de tarieven voor het conventionele net te verhogen. Bovendien vind ik het positief dat de reizigers een keuze kunnen maken tussen een conventionele verbinding en een iets duurdere snellere verbinding. Ik steun daarom de keuze van NS om de kosten van de HSL-Zuid door te berekenen aan treinreizigers die gebruik maken van de snelle treindienst over deze infrastructuur.