

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

264

Vragen van het lid **Dik-Faber** (ChristenUnie) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de tarieven van NS op korte afstanden* (ingezonden 3 oktober 2014).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 15 oktober 2014).

Vraag 1

Kent u het bericht «Stop met het rare prijsverschil bij NS op korte afstanden»¹ en het LOCOV-advies over de tarieven van NS in 2015?²

Antwoord 1

Ja. NS heeft mij, zoals de concessie voorschrijft, geïnformeerd over haar besluit. Het advies van de consumentenorganisaties die vertegenwoordigd zijn in het Locov en diverse berichten in de media zijn mij ook bekend. De besluiten van NS over de tarieven voor 2015 voldoen aan de huidige vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. NS heeft mij gemeld ook te voldoen aan de tariefparagraaf in de concept concessie 2015–2024.

Vraag 2

Deelt u de mening van consumentenorganisaties dat er geen reden is om het reizen met NS op korte afstanden te ontmoedigen? Deelt u de constatering van deze organisaties dat korte-afstandreizigers bij NS vaak geen goed alternatief met het openbaar vervoer hebben, zeker nu steeds vaker parallelle buslijnen verdwijnen door bezuinigingen of het invoeren van het zogenaamde visgraatmodel?

Antwoord 2

Ik stel vast dat NS zorgvuldig met het advies van de consumentenorganisaties in het Locov is omgegaan en dat NS, mede naar aanleiding van dit advies en binnen de grenzen die de vervoerconcessie stelt, een besluit heeft genomen over de tarieven en proposities in 2015.

NS kent net als de regionale spoorvervoerders Veolia, Connexxion en Arriva (Noordelijke concessie) en vele spoorwegmaatschappijen in het buitenland

¹ <http://www.metronieuws.nl/meer-metro/stop-met-het-rare-prijsverschil-bij-ns-op-korte-afstanden/SrZnja!8XuRFJoA5Lrf6/>

² http://www.locov.nl/Images/Locov%202014-211507%20advies%20tarieven%202015_tcm311-359915.pdf

een minimum- en een maximumtarief. Een belangrijke reden voor het hanteren van een minimumtarief is dat de kosten van een korte rit voor de vervoerder vaak hoger zijn dan de opbrengsten van het kaartje van de reiziger. Er is dus niet zozeer sprake van het ontmoedigen van korte-afstandsreizen, als wel van het vragen van een reële bijdrage. Op korte afstanden kunnen bus, tram, metro en fiets alternatieven zijn voor de trein. Met de decentralisatie is de bevoegdheid om keuzes te maken in het aanbod van bus, tram en metro bij de decentrale overheden komen te liggen. Hoe zij daarbij omgaan met parallelle buslijnen en een visgraatmodel is aan hen.

Een wijziging van het NS-tariefsysteem zou redelijkerwijs geen financiële consequenties mogen hebben voor NS en voor alle reizigers samen. Zoals ook in het schriftelijk overleg van mei 2013 gewisseld (zie Kamerstuk 23 645 nummer 542), kent elke wijziging van het tariefsysteem (groepen) reizigers die erop vooruit gaan en (groepen) reizigers die erop achteruit gaan. Dat geldt ook in dit geval. Een tariefverlaging voor de korte afstanden zou gepaard moeten gaan met een tariefstijging voor de langere afstanden. NS heeft niet voor een dergelijke wijziging gekozen. Een verhoging op de langere afstanden maakt de trein daar onaantrekkelijker waar de auto vaak de «concurrent» vormt.

Vraag 3

Bent u er mee bekend dat het tarief enkele reis ook bepalend is voor maand- en jaarabonnementen, waardoor NS-reizigers op korte afstanden op jaarbasis een paar honderd euro duurder uit kunnen zijn dan wanneer er niet met een minimumtarief van acht tariefeenheden zou worden gewerkt?

Antwoord 3

Het is mij bekend dat in de vervoerconcessie staat dat een jaartrajectabonnement tweede klas niet meer mag kosten dan 400 keer de prijs van een enkele reis tweede klas. De concessie bevat geen voorschrift over de prijs van maandabonnementen, maar redelijkerwijs zou deze niet meer dan 40 keer de enkele reis prijs moeten zijn. De tarieven voor 2015 voldoen hieraan. Ook voor abonnementen geldt dat elke wijziging in de manier waarop het tarief wordt berekend voor sommige reizigers gunstig en voor andere ongunstig zou zijn.

Vraag 4

Deelt u de mening dat het prijsverschil tussen heen-en terugreis voor een korte afstand met NS met een overstap naar een regionale vervoerder momenteel te groot is?

Antwoord 4

Op een beperkt aantal trajecten worden reizigers geconfronteerd met verschillende tarieven voor de heen- en de terugreis. Ik kan me voorstellen dat sommige reizigers dit als verwarrend ervaren. Deze situatie wordt veroorzaakt door een combinatie van een aantal factoren:

- er is verschil tussen de regionale tarieven zoals vastgesteld door de decentrale overheden en de tarieven van NS;
- er is een overstap van een vervoerder met een minimumtarief op een vervoerder zonder een minimumtarief;
- één van die ritten is korter dan acht tariefeenheden;
- de berekeningswijze van de in 2014 ingevoerde lange-afstandskorting over het gehele spoor.

Volledig oplossen van deze verschillen is alleen mogelijk door het afschaffen van de regionale tariefvrijheid. Dat is niet aan de orde. De regionale tariefvrijheid vormt de kern van de decentralisatie. Overigens hebben alle betrokken partijen de kleine verschillen in de prijs van de heen- en terugreis geaccepteerd als onderdeel van de oplossing voor de lange-afstandskorting en invoering regionale prijzen.

NS heeft in reactie op het advies van de consumentenorganisaties gemeld dit punt te zullen inbrengen in het reguliere overleg tussen de spoorvervoerders met als doel de mogelijke opties en hun consequenties in beeld te brengen. Ik vind het een goed idee dat de spoorvervoerders hier samen naar kijken.

Vraag 5

Bent u bereid met NS overeen te komen dat NS met ingang van de nieuwe hoofdrailnetconcessie geen minimumtarief meer rekent van acht tariefeenheden, maar net als alle andere OV-aanbieders in Nederland gaat werken met een landelijk opstaptarief plus een tarief gebaseerd op het aantal kilometers?

Antwoord 5

Over het wijzigen van het huidige systeem gebaseerd op tariefeenheden in een systeem gebaseerd op kilometers is ook eerder met uw Kamer gesproken³. Het wijzigen van het systeem (wat ook gedaan wordt bij het afschaffen van het minimumtarief) heeft gevolgen voor alle reizigers, zie hiervoor ook de antwoorden op de vragen 2 en 4. Het is daarom niet mogelijk om een dergelijke wijziging voor de nieuwe concessie te regelen.

Vraag 6

Deelt u de mening dat het wenselijk is dat voor reizen in het hele openbaar vervoer één regel gaat gelden, namelijk dat er pas opnieuw een opstaptarief hoeft te worden betaald als na 35 minuten wordt overgestapt? Bent u daarom bereid met alle vervoerders en concessieverleners in het Nationaal Openbaar Vervoerberaad (NOVB) in overleg te gaan om ook het dubbele opstaptarief bij een overstap van trein op bus/tram/metro of vice versa af te schaffen en in de nieuwe hoofdrailnetconcessie op te nemen dat NS hieraan moet meewerken?

Antwoord 6

De wens voor een enkel opstaptarief in het gehele openbaar vervoer is sympathiek. Aan de wens om één opstaptarief te hanteren voor het gehele openbaar vervoer hangt meer vast dan op het eerste gezicht lijkt. Bij het afschaffen van het dubbele opstaptarief op het spoor (bij een overstap op een andere spoorvervoerder opnieuw een opstaptarief) bleken er veel verdelingskwesties en andere vraagstukken te zijn.

Er bestaat geen inzicht in de financiële en andere consequenties van een enkel opstaptarief voor het hele OV. Omdat ook in dit geval een wijziging zowel voor de vervoerders als voor de reizigers financieel neutraal zou moeten zijn, zou deze een verschuiving inhouden van de ene klantgroep naar een andere. Reizigers die overstappen tussen bus/tram/metro en trein zouden bij hun overstap niet opnieuw een opstaptarief hoeven; reizigers die niet overstappen zouden ter compensatie meer moeten gaan betalen. Om hoeveel reizigers en welke bedragen het gaat, is niet bekend. Daarom kan hierover niet op korte termijn een voorschrift opgenomen in de nieuwe concessie. Wel is het iets waar partijen naar kunnen kijken. Het NOVB heeft veel onderwerpen op de werkagenda staan. Hierbij kunnen alle partijen ideeën inbrengen, ik breng de door u gedane suggestie in.

Vraag 7

Bent u bereid deze vragen te beantwoorden voor de tweede termijn van het Algemeen overleg Vervoer en beheer hoofdrailnet voorzien op 15 oktober 2014?

Antwoord 7

Ja.

³ Kamerstuk 23 645 nummer 542 en Aanhangsels nummer 1617 en 1628 bij de Handelingen, Vergaderjaar 2012–2013