

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
5 april 2007	-
Ons kenmerk	Uw kenmerken
DGP/SPO/U.07.01019	2060710310, 2060710370 en
Onderwerp	2060710380
Beantwoording kamervragen inzake spitsheffing NS	

Geachte voorzitter,

Bij deze bied ik u de antwoorden aan op de vragen van de leden De Krom, Roemer en Samson over een mogelijke spitsheffing van de NS.

Vragen van het lid De Krom over een mogelijk spitstarief voor treinreizen in de Randstad.

1. Kent u het artikel 'NS wil slimme combinatie van auto en trein'?¹

1. Ja.

2. Deelt u de mening van de NS-directeur de heer Meerstadt dat de NS niet in staat is om 'de volksverhuizing van auto naar de trein' te accommoderen na invoering van de kilometerprijs? Zo ja, waarom? Zo neen, waarom niet?

2. Nee. De heer Meerstadt verbindt hier twee op zichzelf staande ontwikkelingen op twee manieren verkeerd.

In de eerste plaats is het namelijk nog maar de vraag welke verschuiving optreedt als gevolg van Anders Betalen voor Mobiliteit. De huidige wetenschappelijke

¹ NRC Handelsblad, 21 maart 2007.

inzichten van Anders Betalen voor Mobiliteit² geven aan dat het tijd- en plaatsgebonden deel van de kilometerprijs zeer lokaal werkzaam is, met name op plaatsen met veel congestie. De automobilisten die het betreft zoeken over het algemeen in hun individuele afweging naar andere alternatieven dan het reizen met het openbaar vervoer. Die worden eerder gezocht in kortere woon-werktrajecten, en efficiënter en op andere momenten reizen. Ook de fiets komt in beeld. De huidige inzichten uit de Nota Mobiliteit en het advies van het platform Anders Betalen voor Mobiliteit onder leiding van de heer Nouwen geven aan dat het effect van de kilometerprijs op het treingebruik vanaf de invoering van de kilometerprijs tot aan 2020 landelijk een toename van zo'n 5% betekent.

In de tweede plaats is sprake van twee ontwikkelingen die elk hun eigen doelstelling kennen. Het kabinet wil met Anders Betalen voor Mobiliteit de bereikbaarheid over de weg in het algemeen en voor de Randstad in het bijzonder verbeteren, mits aan de randvoorwaarden wordt voldaan van het naar rato afschaffen van bestaande belastingen (BPM, MRB, Eurovignet) en een maximale hoogte van de systeem- en inningskosten van niet meer dan 5% van de opbrengst.

In de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet is opgenomen dat NS onderzoek doet naar een (beter) tariefdifferentiatiesysteem dat differentiatie naar tijd, plaats en traject mogelijk maakt³.

In augustus 2006 heeft NS in een regulier overleg met de toenmalige staatssecretaris haar eerste ideeën over tariefdifferentiatie ontvouwd. Bij die gelegenheid is door de staatssecretaris op basis van een eigen analyse een aantal vragen gesteld met betrekking tot onderbouwing en risico's van de rudimentaire plannen aan NS. Tot op heden heb ik op deze vragen geen antwoord van NS ontvangen, maar ik verwacht deze in het tweede kwartaal van dit jaar. Zodra ik een concrete uitwerking van NS ontvang, zal ik deze toetsen aan:

- o Het kabinetsbeleid waaronder de groeiambitie voor spoor;
- o De criteria uit de vervoerconcessie, bijvoorbeeld:
 - a. dat tariefdifferentiatie per saldo niet mag leiden tot een daling van het aantal reizigers, met name in de spits;
 - b. dat een gedifferentieerd tariefstelsel altijd een combinatie moet betreffen van hogere en lagere tarieven;
 - c. dat het doel is om een hogere bezettingsgraad en kostendekkingsgraad van de trein te realiseren.

Verder zal ik het voorstel van NS bezien in het licht van de vraag of de door de vorige staatssecretaris aan NS gestelde vragen afdoende zijn beantwoord en zal ik de door NS gedane aannames toetsen.

² Bron: Effecten beleidsinstrumenten van de Nota Mobiliteit, Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer & Vervoer, mei 2006.

³ Zie ook antwoord op kamervragen d.d. 3 augustus 2005 (DGP/SPO/U.05.02062), of Kamerstuknr. 2238, Vergaderjaar 2004-2005.

Zodra ik het onderzoek van NS heb ontvangen, zal ik mij daarover een oordeel vormen. Het belang van de reiziger staat daarbij voor mij centraal. Uiteraard zal ik hierover in overleg treden met de consumentenorganisaties en uw Kamer. Ik wil onderstrepen dat het onderzoek naar tariefdifferentiatie los staat van de ambitie met betrekking tot Anders Betalen voor Mobiliteit. Doel van het door de NS onderzoeken van eventuele tariefdifferentiatie om een hogere bezettingsgraad en kostendekkingsgraad van de trein te realiseren, door te bezien of de prijs van het vervoer beter in lijn te brengen is met de betalingsbereidheid etc. van reizigers en met de werkelijke kosten van specifieke trajecten. Belangrijke randvoorwaarde die in de vervoerconcessie is gesteld is dat een nieuw differentiatiesysteem per saldo niet mag leiden tot een daling van het aantal reizigers, met name in de spits.

Het spoor is geschikt voor het vervoer van grote reizigersstromen. Volgens de uitgangspunten van de Nota Mobiliteit zorgt het rijk ervoor dat het vervoer op de spoorverbindingen in de Randstad met de grootste reizigersstromen gedurende de spits een groei van 40-50% kan verwerken, met lokale uitschieters naar boven. Momenteel vinden nog nadere onderzoeken plaats, zowel in het kader van de Landelijke Markt en Capaciteitsanalyse (LMCA, voor zowel de korte als de langere termijn) als Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM).

Dit kabinet heeft, zoals bekend een hoge groeiambitie voor het openbaar vervoer per spoor en zet in op hogere frequenties in en om de grote steden. De Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse spoor onderzoekt de kansen en mogelijkheden voor een dergelijke kwaliteitssprong - in casu de hogere frequenties - en zal daarbij nader ingaan op de mogelijke scenario's en kosten om dit te bereiken. In deelonderzoeken zal worden gekeken welke drivers de ontwikkelingen in mobiliteit in het algemeen en voor spoor in het bijzonder kunnen verklaren en welke effecten zij op het vervoer zullen hebben. Voor personenvervoer per spoor wordt daarbij onder andere gedacht aan inzicht in gevolgen van (diverse vormen van) prijsbeleid op de weg voor het gebruik van de trein naar tijd en plaats, en invloed van tariefdifferentiatie, marketing en promotie voor het gebruik van de trein.

3. Welke maatregelen kunt en wilt u nemen om te voorkomen dat de capaciteit van het personenvervoer per trein ontoereikend is? Kunt u hierbij toezeggen dat dit niet ten koste gaat van investeringen aan de weginfrastructuur?
3. Zie het antwoord op vraag 2. Investeringen in spoor- en weginfrastructuur zijn mede afhankelijk van de uitkomsten van de LMCA's voor de verschillende modaliteiten en ABvM.
4. Bent u bereid meer te investeren in weginfrastructuur teneinde het spoor te ontlasten boven op de al aangekondigde investeringen uit de Nota Mobiliteit? Zo ja, welke knelpunten wilt u aanpakken en hoeveel budget gaat u hiervoor vrijmaken? Zo neen, waarom niet?

4. Zie het antwoord op vraag 2.
5. Welk oordeel heeft u over verzelfstandigde overheidsbedrijven zoals de NS die hun tarieven verhogen als zij de vraag niet meer aankunnen?
5. NS kan de tarieven voor de beschermde kaartsoorten⁴ niet zomaar verhogen. NS is namelijk gehouden aan de bepalingen uit artikel 15 van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. In concreto betekent dat een jaarlijkse maximale stijging met de CPI (consumentenprijsindex) en de stijging van de gebruiksvergoeding.

Ik wil ten aanzien van de NS en tariefdifferentiatie het volgende duidelijk maken. Bij de totstandkoming van de vervoerconcessie is afgesproken dat NS onderzoek doet naar een nieuw en beter tariefdifferentiatiesysteem naar tijd, plaats en traject. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2 heb ik nog geen voorstel van NS mogen ontvangen.

Indien ik een voorstel van NS ontvang, zal ik dat onder andere beoordelen in het licht van de ambitie van dit kabinet om 5% groei per jaar op het spoor te realiseren. Bovendien vind ik dat een nieuw differentiatiesysteem per saldo niet mag leiden tot een daling van het aantal reizigers, met name in de spits, en dat het altijd een combinatie moet betreffen van hogere en lagere tarieven.

NS kan volgens artikel 15 nu al beperkt differentiëren, waarbij de tariefwijziging per beschermde kaartsoort niet meer dan twee procentpunten mag verschillen van de gemiddelde tariefwijziging voor deze kaartsoorten. Voor het toepassen van tariefdifferentiatie naar tijd, plaats en traject, is een aanpassing van de vervoerconcessie nodig. Als ik een voorstel van NS ontvang dat voldoet aan mijn toetscriteria (zie antwoord op vraag 2) dan kan ik besluiten tot aanpassing van de vervoerconcessie. Deze wijziging zal ik dan uiteraard voorleggen aan de consumentenorganisaties. Vanzelfsprekend zal ik uw Kamer dan ook informeren.

6. Bent u bereid de rol van het spoor integraal te betrekken bij de ontwikkeling en invoering van kilometerbeprijzing?
6. Ik zal bij de besluitvorming rond de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit met alle relevante actoren nagaan wat er nodig is om de groei in het openbaar vervoer als gevolg van invoering van het prijsbeleid op de weg mee te kunnen nemen.

⁴ Het betreft de enkele reis- en retourkaarten voltarief tweede klas, abonnementen tweede klas en het NS-deel van de OV-jaarkaart tweede klas.

Vragen van het lid Roemer over een spitsheffing bij de NS.

1. Wat is uw mening over de boodschap van de NS dat zij in de spits geen extra reizigers kunnen opvangen indien er een spitsheffing op de weg komt?⁵
1. Zie hiervoor het antwoord op vraag 2 van de heer De Krom.
2. Klopt het dat het plan van aanpak inzake de Landelijke Markt- en capaciteitsanalyse spoor uitgaat van een groeipercentage van 1%, conform de Nota Mobiliteit? Zo ja, bent u bereid een aangepast plan van aanpak te maken als onderlegger van deze analyse? Zo nee, waarom niet?
2. Nee. In de brief van mijn voorganger van 16 oktober 2006 (kenmerk DGP/MDV/U.06.02949), bent u geïnformeerd over het besluit om een Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse te starten. Het verkrijgen van een goed en gedeeld marktinzicht is één van de centrale doelen, aangezien uit onder andere de netwerkanalyses is gebleken dat er sprake is van uiteenlopende marktverwachtingen voor het spoorvervoer bij de sector, de regio's en de planbureaus. In het plan van aanpak, waar u in uw vraag naar verwijst, wordt niet op voorhand uitgegaan van een bepaald groeipercentage.
3. Tot welk jaar is het huidige spoornet in staat om de reizigersgroei van 5% per jaar te verwerken binnen de huidige normen van o.a. zitplaatsgarantie? Op wat voor manier gaat u deze groei verwerken de komende jaren? Wat voor maatregelen gaat u nemen om deze groei te verwerken na deze datum?
3. De vervoerscapaciteit van de trein kan op verschillende manieren worden uitgebreid, bijvoorbeeld door de inzet van langere treinen, meer dubbeldekkers, vereenvoudigde dienstregeling, betere spreiding van reizigers over spits en dal en uitbreiding van de infrastructuur. Daarbij dient NS, overeenkomstig de verplichtingen uit de vervoerconcessie, het aanbod af te stemmen op de vervoervraag.

Voor de korte termijn zal ik in overleg met NS en ProRail bezien welke specifieke maatregelen nodig zijn om de ambitie van 5% groei per jaar waar te kunnen maken. Deze maatregelen hangen deels samen met de vraag waar en wanneer de groei plaatsvindt (in de daluren en buiten de Randstad is bijvoorbeeld nog voldoende capaciteit beschikbaar). Hierbij denk ik voor de korte termijn niet aan grootschalige investeringen in infrastructuur, aangezien nieuwe infrastructuur niet op korte termijn realiseerbaar is.

Zoals aangegeven in het debat met uw Kamer op 21 maart 2007 kan doorzettende groei consequenties hebben voor andere verplichtingen uit de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet, zoals zitplaatskans en punctualiteit.

⁵ NRC, 21 maart 2007.

De invulling en fasering van de maatregelen om de vervoerontwikkeling op de langere termijn te verwerken, komen aan de orde in de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse spoor (zie ook het antwoord op vraag 2 van de heer De Krom).

4. Deelt u de mening dat een spitsheffing op de weg gepaard dient te gaan met een kwaliteitsverbetering en capaciteitsvergroting bij het openbaar vervoer? Zo neen, waarom niet? Zo ja, op wat voor manier gaat u hiervoor zorgen?
4. Zie het antwoord op vraag 2 van de heer De Krom.
5. Bent u bereid geen spitsheffing op de weg in te voeren, zolang het openbaar vervoer geen groei kan opvangen? Kunt u uw antwoord toelichten?
5. Zie het antwoord op vraag 2 van de heer De Krom.
6. Kunt u uitsluiten dat de NS een spitsheffing zullen invoeren en garanderen dat de NS ook bij de komst van de spitsheffing op de weg zich dient te houden aan de geldende tariefsafspraken voor de beschermde kaartsoorten? Zo neen, waarom niet?
6. Zie het antwoord op vraag 5 van de heer De Krom.

Vragen van het lid Samson over de voorgenomen spitsheffing van de Nederlandse Spoorwegen.

1. Kent u het bericht 'NS overweegt spitsheffing in te voeren'?⁶
1. Ja.
2. Hebt u een indicatie welk heffingspercentage de Nederlandse Spoorwegen overwegen in de spits in te voeren? Zo neen, bent u bereid dit bij de NS na te vragen?
2. Nee. Momenteel ben ik in afwachting van de onderbouwing van NS over nut en noodzaak van tariefdifferentiatie. Wanneer NS mij overtuigt van nut en noodzaak zullen wij dat samen nader uitwerken. Zie ook het antwoord op vraag 5 van de heer De Krom.
3. Geldt een mogelijke invoering van een spitsheffing alleen voor de ochtendspits of zijn de Nederlandse Spoorwegen ook voornemens een spitsheffing voor de avondspits in te voeren?

⁶ NRC Handelsblad, 21 maart 2007.

3. Zie het antwoord op vraag 2.
4. Vindt u dat de invoering van een spitsheffing bijdraagt aan de ambitie van dit kabinet om een groei van 5 procent op het spoor te realiseren?
4. Zie het antwoord op uw vraag 2 en het antwoord op vraag 2 van de heer De Krom.
5. Bent u bereid om bij een eventuele invoering van de spitsheffing hieraan uw goedkeuring te verlenen? Zo ja, kunt u dan verduidelijken welke afweging u daarbij maakt?
5. Zie het antwoord op vraag 5 van de heer De Krom.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings