

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

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

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/218698

Uw kenmerk
2012Z17529

Datum 23 november 2012
Betreft Vragen van het lid De Graaf (PVV) over de treintarieven
naar België en op de Hanzelijn

Geachte voorzitter,

Hierbij zend ik u mijn antwoorden op de vragen van het lid De Graaf (PVV) over het bericht 'Treinkaartjes naar België fors duurder' en over de hoge tarieven op de Hanzelijn (ingezonden 16 oktober 2012). Mijn excuses voor het feit dat het niet gelukt is de vragen eerder te beantwoorden.

1. Bent u bekend met het bericht 'Treinkaartjes naar België fors duurder' (<http://www.nu.nl/economie/2934649/treinkaartjes-belgie-fors-duurder.html>) en met de prijs die gaat gelden op de Hanzelijn (<http://www.ns.nl/reisplanner-v2/index.shtml> traject Lelystad-Zwolle, 20-12-2012)?
 1. Ja.
De prijzen die op 16 oktober 2012 getoond werden in de NS-reisplanner waren voor het traject Zwolle-Lelystad nog via de Veluwelijn berekend, dus via een flinke omweg met veel extra tariefkilometers. Daardoor zijn de weergegeven tarieven niet juist. Per medio november geeft de NS-reisplanner de juiste prijzen op basis van de nieuwe route via de Hanzelijn. Per medio december vermeldt de reisplanner ook de juiste prijzen per januari 2013.
 2. Deelt u de mening dat het hier erg hoge prijzen betreft? Zo neen, waarom niet?
 2. Voor de Hanzelijn deel ik de mening dat de aangehaalde tarieven hoog zijn. In mijn antwoord op vraag 1 heb ik echter duidelijk gemaakt dat de tarieven voor de Hanzelijn zoals die op dit moment in de NS-reisplanner staan niet kloppen. De prijzen die gaan gelden voor de Hanzelijn zullen worden gebaseerd op het juiste aantal tariefkilometers en dus in lijn liggen met de overige NS-prijzen. De prijzen per tariefkilometer zijn namelijk op het hele net gelijk. Voor de Fyra deel ik de mening zoals geformuleerd in de vraag niet. Zoals bekend zijn NS Hispeed en NMBS vrij in het bepalen van de tarieven voor deze

internationale treindienst. De prijs van internationale tickets varieert, maar gemiddeld zullen tarieven voor de Fyra hoger zijn dan die voor de Benelux-trein. NS Hispeed heeft mij laten weten dat de precieze prijs die de reiziger betaalt, net als in de luchtvaart, wordt bepaald door het moment van boeken, het reistijdstip en de mate van gewenste flexibiliteit bij omboeken. Ik vind het gerechtvaardigd dat reizigers voor een sneller en beter product een hogere prijs betalen.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/218698

3. Wat is de reden voor het feit dat de prijs op het traject Lelystad-Zwolle zoveel hoger is dan het landelijk trajectgemiddelde?
3. Zie mijn antwoord op vraag 1.
4. Wat is de reden voor het feit dat de prijs op het traject Amsterdam-Brussel met 35% is verhoogd?
4. Zoals gezegd in mijn antwoord op vraag 2 zijn de tarieven voor de Fyra niet vast maar variabel. Het is dus niet mogelijk om te stellen dat de prijs met 35% is verhoogd. Maar NS Hispeed heeft de nieuwe Fyra-prijzen inderdaad hoger vastgesteld dan de huidige Benelux-tarieven. De reden hiervoor is het gebruik van de hogesnelheidslijn op deze verbinding, waardoor de reistijd aanzienlijk korter wordt. NS Hispeed en NMBS hebben gezamenlijk bewust gekozen voor marktprijzen voor Fyra. Tegelijk hebben ze de prijzen voor Fyra naar Brussel lager vastgesteld dan de prijzen van Thalys. Met bovendien voldoende beschikbaarheid van het laagste tarief, zo meldt NS Hispeed. Op die manier wil men een deel van de klanten die men indertijd verloren heeft aan Thalys weer terugwinnen.
5. Denkt u dat de genoemde prijzen reizigers zullen prikkelen om van deze verbindingen gebruik te maken? Zo ja, waar ligt volgens de NS het punt waarop reizigers afhaken in verband met te dure treinkaartjes?
5. Ik denk dat elke prijs voor sommige reizigers reden zal zijn om niet of op een andere manier te reizen. Er zullen ook reizigers zijn die de huidige tarieven van de Benelux-trein te hoog vinden. NS Hispeed kan dus niet één punt noemen waarop reizigers afhaken.
NS Hispeed en NMBS hebben uitgebreid onderzoek laten doen naar de prijs-elasticiteit van de markt waarop de Fyra Amsterdam-Brussel gaat opereren. Dat onderzoek had ook betrekking op tarieven en tariefsoorten. Gebaseerd op het onderzoek is het geheel aan tarieven en tariefsoorten ontstaan dat klaarstaat voor de start van de Fyra Amsterdam-Brussel. Dit is afgestemd op ingroei in de markt en op het behalen van een bepaalde bezetting per trein. NS Hispeed stelt dat het voor het bedrijf financieel aantrekkelijk is om de aangekondigde tarieven te hanteren. Hiermee is er voor ieder klantsegment een breed tarieven- en prijsaanbod en kan de vervoerder beter sturen op de bezetting en daardoor een beter resultaat behalen.

NS Hispeed en NMBS verwachten met de Fyra-tarieven een aantrekkelijk aanbod aan hun klanten te doen. Na de start van de Fyra Amsterdam-Brussel zal daadwerkelijk blijken wat de reactie van de reizigers is. NS Hispeed kan meteen inspringen en bijsturen als de realiteit andere zaken laat zien dan het marktonderzoek.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld