

> 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-2013/220825

Datum 2 oktober 2013  
Betreft Nadere informatie over voorgenomen tariefverhoging bij  
NS

Geachte voorzitter,

Naar aanleiding van de vragen en opmerkingen van uw Commissie in het Algemeen Overleg Spoor van 12 september 2013 en met het oog op het aanstaande VAO, wil ik u nader informeren over de voorgenomen tariefverhoging bij NS. Daarbij licht ik de achtergronden van deze tariefverhoging nader toe.

**Achtergronden van voorgenomen tariefwijziging NS**

De (voorgenomen) tariefwijziging bij NS bestaat uit de volgende componenten:

- Tijdelijke verhoging NS-tarieven (0,38% in 2014) ten behoeve van de oplossing van het dubbel opstaptarief. Deze wordt in 3 jaar afgebouwd tot 0%.
- Consumentenprijsindex (2% in 2014).
- Ingroei ten behoeve van de verhoging van de gebruiksvergoeding vanaf 2015 (1% in 2014).

De totale voorgenomen tariefverhoging komt hiermee op circa 3,38% in 2014. Ter informatie vindt u bij deze brief een overzicht van de jaarlijkse tariefstijging van NS van de afgelopen jaren (zie bijlage).

Over de tijdelijke verhoging van de NS-tarieven voor de oplossing van het dubbel opstaptarief heb ik reeds met instemming van uw Kamer een besluit genomen. Tijdens het AO OV van 28 februari 2013 heb ik mijn argumenten met de Kamer gedeeld en uitgebreid besproken. De hieruit volgende motie Bashir om de oplossing van het dubbel opstaptarief niet in de tarieven door te berekenen (Kamerstuk 23645, nr. 527) is door uw Kamer verworpen. Met de door mij inmiddels afgeronde concessiewijziging effectueer ik het eerdere besluit.

De andere twee componenten van de voorgenomen tariefverhoging zijn nog niet definitief. NS heeft op 25 september het advies van de consumentenorganisaties in het Locov ontvangen en zal mede op basis daarvan een definitief besluit nemen. Zelf heb ik de consumentenorganisaties in het Locov om advies gevraagd over een nieuwe concessiewijziging die noodzakelijk is om NS in staat te stellen om - vooruitlopend op de verhoging van de gebruiksvergoeding die in 2015 plaats vindt - een geleidelijke ingroei mogelijk te maken. Ik heb daarbij de consumentenorganisaties specifiek gevraagd naar hun advies ten aanzien van het bieden van een zachte landing voor de prijsverhoging die het gevolg is van de aanstaande verhoging van de gebruiksvergoeding. Ook dit advies hebben de

consumentenorganisaties op 25 september uitgebracht.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

Hierna zal ik eerst ingaan op de nadere argumentatie voor de voorgenomen tariefwijziging, de door te voeren efficiencytaakstelling voor NS en ProRail en voorts op mijn besluit naar aanleiding van het advies van de consumentenorganisaties.

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2013/220825

### **Nadere argumentatie voorgenomen tariefwijziging**

Volgens de EU-richtlijn *tot instelling van één Europese spoorwegruimte* (2012/34/EU) moet de beheerder (i.c. ProRail) alle kosten die rechtstreeks voortvloeien uit het exploiteren van de treindienst doorberekenen in de tarieven voor de gebruiksvergoeding. Om aan deze richtlijn te voldoen en naar aanleiding van kritiek van de Autoriteit Consument en Markt (ACM) op de huidige berekeningsmethodiek voor de tarieven voor de gebruiksvergoeding heeft ProRail die methodiek vernieuwd. De nieuwe berekeningsmethodiek leidt vanaf 2015 tot hogere tarieven voor de gebruiksvergoeding.

In het regeerakkoord van het vorige kabinet (Rutte I) staat dat per 2015 de gebruiksvergoeding structureel met € 50 miljoen verhoogd moet worden. Dit is staand beleid dat in de begroting van Infrastructuur en Milieu is verwerkt door de beschikbare middelen voor ProRail voor beheer, onderhoud en vervanging met € 50 miljoen te verlagen (art. 13.02 IF). ProRail dient op haar beurt deze verlaging op te vangen door de gebruiksvergoeding met € 50 miljoen te verhogen. In mijn brief van 6 september jl. ben ik hier reeds nader op ingegaan.

In de huidige vervoerconcessie is opgenomen dat NS elke verhoging van de gebruiksvergoeding resultaatneutraal in de tarieven kan doorberekenen. Uw Kamer heeft met de concessie en dus ook met de betreffende bepaling ingestemd. Om een stapsgewijze ingroei vooruitlopend op de daadwerkelijke verhoging van de gebruiksvergoeding mogelijk te maken, is echter een concessiewijziging noodzakelijk.

Door NS in staat te stellen stapsgewijs, verdeeld over een aantal jaren vanaf 2014, de verhoging van de gebruiksvergoeding in de tarieven te verwerken worden reizigers niet geconfronteerd met een eenmalige prijsstijging die relatief groot is. Het alternatief is dat NS in 2015 de verhoging van de gebruiksvergoeding in één keer volledig in de tarieven verwerkt, wat tot een extra tariefstijging van circa 4% zal kunnen leiden bovenop de inflatie (circa 2%).

Ik heb de voorgenomen concessiewijziging om een stapsgewijze ingroei mogelijk te maken ter advisering voorgelegd aan de consumentenorganisaties in het Locov. Ik heb hen daarbij expliciet gevraagd mij – tegen de achtergrond van het besluit van kabinet Rutte I – te adviseren over de wijze waarop de verhoging van de gebruiksvergoeding een zachte landing gegeven kan worden. U vindt het advies van de consumentenorganisaties als bijlage bij deze brief.

In hun advies melden de consumentenorganisaties dat ze het niet eens zijn met de verhoging van de gebruiksvergoeding waartoe besloten is door Rutte I. Ook zijn ze tegen het doorberekenen van deze verhoging in de tarieven. Ik neem dit voor kennisgeving aan, aangezien het hier gaat om staand beleid dat niet ter discussie staat en dat geen onderwerp is van de onderhavige adviesaanvraag.

Waar ik advies over heb gevraagd, is de concessiewijziging ten behoeve van een stapsgewijze doorberekening van de aankomende stijging van de gebruiksvergoeding. De consumentenorganisaties vinden een stijging van de treinprijzen boven de consumentenprijsindex in tijden van economische crisis niet gewenst. Temeer omdat ze voor 2014 geen verbetering van de dienstverlening voor de reiziger verwachten. Daarbij concluderen de consumentenorganisaties dat met het uitsmeren van deze extra prijsverhoging over meerdere jaren deze bezwaren niet weg worden genomen. En zijn ze van mening dat er niet vooruit gelopen mag worden op een bezuinigingsmaatregel die pas in 2015 effectief wordt. Zij adviseren daarom negatief.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2013/220825

### **Tariefverhoging NS en efficiencytaakstelling spoorsector Rutte I**

Tijdens het Algemeen Overleg Spoor op 12 september 2013 is vanuit uw Kamer gesuggereerd dat NS op grond van de concessie weliswaar de inflatie (consumentenprijsindex) en de verhoging van de gebruiksvergoeding mag doorberekenen, maar de concessie niet bepaalt dat NS dit (volledig) moet doen. Meer in het algemeen was de vraag: kan NS (een deel van) de tariefstijging van 3,38% in 2014 niet opvangen door efficiencywinst binnen het bedrijf?

Ik heb deze oproep van uw Kamer en van de consumentenorganisaties om NS in haar 'eigen vlees te laten snijden' in plaats van de tarieven te verhogen, goed gehoord. Het is in dit kader van belang erop te wijzen dat hetzelfde kabinet Rutte I destijds niet alleen besloten heeft tot verhoging van de gebruiksvergoeding met € 50 miljoen (waarvan circa € 40 miljoen voor rekening van NS komt), maar tevens tot het opleggen van een efficiencytaakstelling van € 160 miljoen vanaf 2015 aan de spoorsector. Hiervan komt nog eens € 50 miljoen ten laste van NS en de overige € 110 miljoen ten laste van ProRail.

De € 50 miljoen efficiencytaakstelling van NS is - conform de afspraken die ten tijde van de HSA-problematiek met NS zijn gemaakt - verwerkt in de concessievergoeding die NS vanaf 2015 dient te betalen. Dit was destijds een belangrijke voorwaarde voor mijn voorganger om onderhandse gunning, danwel integratie van de concessies voor het Hoofdrailnet en de HSL-Zuid te overwegen. Uw Kamer is hierover per brief van 18 november 2011 geïnformeerd. NS dient haar aandeel in de taakstelling via efficiencymaatregelen in te vullen en zal daarmee dus reeds in eigen vlees snijden.

### **Besluit**

De tijdelijke tariefverhoging als gevolg van de oplossing van het dubbel opstarttarief per 20 maart 2013 heb ik met uw instemming voor deze oplossing nu geëffectueerd. Mijn besluit over de daarvoor benodigde concessiewijziging heb ik u reeds kenbaar gemaakt. Daarmee kan NS uitvoering geven aan de in het NOVB-verband gemaakte afspraken.

De verhoging van de gebruiksvergoeding is staand beleid van het kabinet Rutte I, dat ik nu effectueer. Voorts ligt de mogelijkheid om de gebruiksvergoeding door te berekenen reeds vast in de huidige concessie. Tegen deze achtergrond beperkt het voorliggende besluit zich tot het al dan niet mogelijk maken van een stapsgewijze ingroei om te voorkomen dat de reiziger in 2015 een schokeffect in de tarieven ervaart.

Ik ben van mening dat dit schokeffect van een tariefstijging van zo'n 4% (bovenop de consumentenprijsindex) in 2015 onverantwoord is, en zal daarom de voorgenomen concessiewijziging doorvoeren.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

Hoogachtend,

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2013/220825

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld

Overzicht jaarlijkse tariefstijging NS

