

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)
16 december 2003	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.03.04289	2030403200
Onderwerp	
kamervragen	

Geachte voorzitter,

Naar aanleiding van vragen van de leden Gerkens en Duyvendak over mogelijk duurdere treinkaartjes door de infraheffing, bericht ik u als volgt.

1. Wat is uw mening over de uitspraak van de president-directeur van de NS dat de prijs van de treinkaartjes met 25 procent verhoogd moeten worden, als de NS 200 miljoen euro extra voor beheer en onderhoud van het spoor moeten betalen¹?
1. De president-directeur doelt hiermee op de toename van de gebruikersvergoeding. Er is momenteel geen sprake van 200 miljoen extra. In het hoofdlijnenakkoord is een stijging van de gebruiksvergoeding opgenomen van 60 miljoen structureel vanaf 2007, met een eerste tranche van 30 miljoen in 2006. Dit komt bovenop de reeds in de meerjarencijfers voorziene stijging, die ook in het overgangcontract II met NS is overeengekomen.

¹ ANP, 13 november jl.

Vanaf de inwerkingtreding van de nieuwe spoorwegwet zal de beheerder van de spoorinfrastructuur de hoogte van de gebruikersvergoeding bepalen, in overleg met de vervoerders. ProRail, als beoogd beheerder, raamt in de subsidie-aanvraag 2004 de totale gebruikersvergoeding in 2007 op € 208 mln. Dat is inclusief de gebruikersvergoeding die opgebracht wordt door de goederenvervoerders en door de contractsector. De gebruikersvergoeding die ProRail in rekening zal brengen bij de vervoerders bevindt zich ten opzichte van andere Europese landen in de middenmoot.

Op basis van de huidige afspraken in Overgangscontract II, mag NS 2% boven inflatie doorberekenen plus een onvoorzene stijging van de gebruikersvergoeding. De verwachting is dat de tariefstijging voor 2004 in lijn zal zijn met de stijging van de tarieven in het stads- en streekvervoer.

De effecten van de stijging van de gebruikersvergoeding op de tarieven van NS voor de periode ná het Overgangscontract II, zijn nu nog niet aan te geven omdat hierover nog gesproken wordt met NS in het kader van de vervoersconcessie. Naast de stijging van de gebruikersvergoeding wordt daarbij ook gekeken naar mogelijkheden van NS om kostenbesparingen te realiseren.

2. Vindt u het terecht en gewenst dat de NS de stijging van de infraheffing doorberekent aan haar klanten? Ziet u mogelijkheden om de treinreizigers deze extra kosten te besparen? Kunt u uw antwoord toelichten?
2. Stijging van de infraheffing, de gebruikersvergoeding, is conform het beleid dat is vastgelegd in het hoofdlijnenakkoord en in het kabinetsstandpunt "benutten beter benut". Het is - vanuit de optiek van zakelijke afweging en het principe "de gebruiker betaalt" - gewenst de gebruikersvergoeding op te voeren.

In zoverre er mogelijkheden bestaan om de treinreizigers deze extra kosten te besparen, moeten ze volledig zijn ingezet. Als NS het maximale heeft gedaan aan efficiëntie binnen de eigen organisatie en ook de ruimte voor een efficiëntere en financieel doelmatiger treindienst is uitgeput, is doorbelasting aan de reiziger conform de afspraken.

De NS heeft op basis van het Overgangscontract II tariefvrijheid, behoudens voor de gedefinieerde beschermde kaartsoorten 2e klasse. Daarnaast regelt het Overgangscontract II dat indien de gebruiksvergoeding in enig jaar hoger wordt dan wordt voorzien in het Overgangscontract II, de NS deze extra stijging van de gebruiksvergoeding mag doorberekenen in de reizigerstarieven bovenop de overeengekomen tariefontwikkeling. Binnen deze contractuele bepalingen mag de NS derhalve de gebruiksvergoeding doorbelasten in de tarieven.

NS heeft daarbij ook de vrijheid om mogelijkheden te bezien van een gedifferentieerde tariefsontwikkeling naar plaats en tijd en tussen losse kaartverkoop en abonnementen en in de verdeling eerste klas/tweede klas.

3. Indien de NS niet in staat zijn om de infraheffing op een andere wijze te betalen dan middels verhoging van de prijs van de treinkaartjes, bent u dan voornemens de infraheffing te heroverwegen?
3. Nee, ik ben niet van plan de infraheffing te heroverwegen.
4. Bent u van plan om op termijn alle variabele kosten door te berekenen in de infraheffing, ook als dit een enorme stijging van de tarieven met zich mee zal brengen? Zo ja, wat voor effect verwacht u hiervan op de reizigersaantallen en op de congestie op de wegen? Zo nee, hoe hoog zal in de toekomst (na 2007) de infraheffing voor de spoormaatschappijen ongeveer gaan bedragen?
4. Volgens berekeningen is het niveau van de gebruiksvergoeding na verwerking van het hoofdlijnenakkoord in overeenstemming met doorberekening van de variabele kosten. De overheid bepaalt niet de hoogte van de gebruiksvergoeding voor variabele kosten. Vanuit Europa is voorgeschreven welke kosten door vervoerders betaald moeten worden. Dit is -verplicht - overgenomen in de Spoorwegwet. Dit zijn minimaal de kosten die direct samenhangen met het gebruik van de infrastructuur, oftewel de variabele kosten. De hoogte van de gebruiksvergoeding wordt overeengekomen tussen beheerder en vervoerders en vastgelegd in toegangsovereenkomsten.

Het effect van een hogere gebruiksvergoeding op reizigersaantallen en op congestie op de wegen is niet op voorhand te bepalen. Dit zal afhangen van de precieze verhoging van de gebruiksvergoeding voor NS, de tariefsverhoging die NS aan haar klanten besluit door te berekenen, de ontwikkeling van de kwaliteit van het spoorvervoer en de ontwikkeling van de congestie op de wegen. Wel is bekend dat de hoogte van de treintarieven een beperkte invloed heeft op de modal split.

Of, en zo ja hoe, de kosten van het treinvervoer later in sterkere mate worden doorberekend, is onderwerp van discussie in het kader van de Nota Mobiliteit. Daar wordt ook ingegaan op de milieukosten van het spoor en de onderlinge vergelijking tussen de modaliteiten. Het Kabinet heeft tevens besloten een interdepartementaal beleidsonderzoek te starten naar de gebruikersvergoeding voor weg, spoor en water.

5. Hoe beoordeelt u de argumentatie van de president-directeur van de NS die er toe strekt dat tot 2008 al 2,4 miljard nodig is voor het wegwerken van de achterstanden in de infrastructuur?
5. De president-directeur van de NS verwijst wellicht naar het plan van de spoorsector 'Benutten en Bouwen'. Dat plan van de spoorsector gaat uit van een investering in de periode tot en met 2007 van € 2,4 miljard voor onderhoud als ook aanpak van capaciteitsknelpunten. Dat geld moet, zoals in de begroting is aangegeven, deels van de vervoerders komen, deels van het Rijk. De Rijksbijdrage heb ik, in verband met de beschikbare middelen in de begroting en in overleg met de spoorsector, vrijgemaakt in de periode 2004-2012.

Daarbij wordt in de eerste fase € 853 miljoen beschikbaar gesteld voor extra onderhoud spoor om te kunnen voldoen aan de doelstellingen uit het Overgangscontract van de Staat met NS. Daarnaast is in Fase 2 nog een € 1.075 miljoen voorzien. Besluitvorming hierover zal plaatsvinden mede op basis van de mid-term review. Bovendien bevat de € 2,4 miljard een aantal kosten die reeds in de begroting voorzien waren.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

mw drs M.H. Schultz van Haegen