

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA Den Haag

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

18 januari 2008

2

Ons kenmerk

Uw kenmerk

VENW/DGP-2008/25

2070807230

Onderwerp

Kamervragen

Geachte voorzitter,

Hierbij zend ik u mijn antwoorden op de vragen van het lid Roemer over tariefstijgingen van de vervoersbewijzen van de NS.

1. Wat is uw mening over de aangekondigde dubbele tariefstijging die de NS in januari en februari van 2008 wil doorvoeren? (www.nu.nl, 18 december 2007)
1. Het openbaar vervoer moet voor de reizigers aantrekkelijk zijn en blijven. De tarieven voor het openbaar vervoer zijn daarom een belangrijk onderwerp. Om die reden zijn er in de vervoerconcessie voorschriften opgenomen die de tariefstijging voor de belangrijkste kaartsoorten van NS beperkt. De tariefstijgingen die NS nu aankondigt, passen binnen de voorschriften uit de vervoerconcessie.

Zoals bekend bepaalt artikel 15 van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet dat NS eenmaal per jaar de tarieven van de beschermde kaartsoorten¹ mag bepalen. Voor die verhoging geldt een maximum dat is gebaseerd op de verwachte inflatie (consumentenprijsindex) en eventuele wijziging van de gebruiksvergoeding. NS moet de verhoging ten minste drie maanden vóór de ingangsdatum aan mij voorleggen. Op 27 september 2007 heeft NS mij schriftelijk geïnformeerd over het voornemen om per 1 januari 2008 voor de beschermde kaartsoorten uit de vervoerconcessie een tariefstijging van gemiddeld 2,0% door te voeren (beneden de consumentenprijsindex,

¹ De beschermde kaartsoorten zijn: enkele reis en retours voltarief tweede klas, abonnementen tweede klas (incl. jeugdabonnementen) en het NS-deel van de OV-jaarkaart tweede klas.

geen stijging vanwege de gebruiksvergoeding). Op 29 september 2007 heb ik de bijbehorende accountantsverklaring ontvangen. Conform de concessie heeft NS over de tariefverhoging advies gevraagd van de consumentenorganisaties in het Locov. De consumentenorganisaties plaatsten weliswaar enkele kleine kanttekeningen, maar adviseerden niet negatief over het tariefvoorstel. NS handelt bij deze tariefstijging dus binnen de voorschriften uit de vervoerconcessie. De vervoerconcessie vereist niet mijn instemming met een tariefstijging.

Artikel 16 van de vervoerconcessie inzake de eenmalige tariefwijziging (Locov-overeenkomst) bepaalt dat NS onder voorwaarden eenmalig een extra tariefverhoging van 2,075% mag doorvoeren. Deze bepaling is in de vervoerconcessie opgenomen op verzoek van NS en de consumentenorganisaties uit het Locov, die hierover op 16 juli 2003 een overeenkomst hebben gesloten². Deze zogenaamde Locov-overeenkomst bepaalt dat NS in twee gelijke stappen tariefstijgingen zou mogen doorvoeren van 2,075% bij het behalen van twaalfmaandgemiddelde punctualiteitscijfers van respectievelijk 84,4% en 86,8%. In juni 2004 voldeed NS aan de eerste eis en is vervolgens de eerste tariefverhoging van 2,075% doorgevoerd³. Het betreft nadrukkelijk een overeenkomst tussen consumentenorganisaties en NS die zijn gemaakt om een juridische strijd over een voorgenomen dubbele tariefverhoging (op 31-12-2002 en 1-1-2003) te staken en een inhaalslag qua tariefstijgingen voor NS mogelijk te maken. VenW is in deze overeenkomst nadrukkelijk geen partij.

Op 2 november 2007 heeft NS mij schriftelijk (zie bijgevoegde brief NS/BD/2007-70) gemeld voornemens te zijn de extra tariefverhoging op 3 februari 2008 door te voeren. Daarin is aangegeven dat NS zodra uit de door ProRail gerapporteerde cijfers zou blijken dat aan het punctualiteitscriterium van 86,8% was voldaan, NS gezamenlijk met de consumentenorganisaties zou toetsen of is voldaan aan de overige criteria, met betrekking tot een stijgende lijn van het klantoordeel over prijs-kwaliteitverhouding, een gelijkwaardig voorzieningenniveau (afgestemd op klantenwensen), en de omvang van de gemiddelde treinuitval. Op 17 december 2007 hebben de consumentenorganisaties schriftelijk bevestigd (zie bijgevoegde brief Locov 2007/240) dat NS aan alle gestelde voorwaarden voldoet⁴. Ook bij deze tariefstijging handelt NS dus volledig binnen de voorschriften uit de vervoerconcessie. Ook met deze extra tariefstijging vereist de vervoerconcessie niet mijn instemming.

2. Hoe verhoudt deze tariefstijging zich tot de kabinetsambities van een jaarlijkse reizigersgroei op het spoor van 5%?
2. Het gaat steeds beter met het spoorvervoer in Nederland. De punctualiteit stijgt, er zijn minder storingen, de klanttevredenheid stijgt en het aantal reizigerskilometers is

² Zie DGP/SPO/U.0302854 d.d. 19 september 2003 (beantwoording kamervragen) met afschrift en uitleg van de overeenkomst.

³ Zie DGP/SPO/U.04.02358 (beantwoording kamervragen) d.d. 30 juni 2004.

⁴ Zie bijvoorbeeld persbericht Rover "NS haalt normen tariefakkoord" d.d. 19 december 2007, en persbericht NS "Consumentenorganisaties: goede prestaties NS rechtvaardigen inhaalslag treinprijzen", d.d. 18 december 2007.

de afgelopen jaren gegroeid. Het kabinet heeft de ambitie om de groei van 5% van de afgelopen jaren gedurende de ze regeringsperiode door te zetten. Alle acties uit het Actieplan "Groeï op het spoor" zijn daarop gericht. De tariefstijgingen veranderen niets aan de ambitie van het kabinet.

De onderhavige tariefstijgingen gaan gepaard met een stijging van de kwaliteit (punctualiteit, klanttevredenheid, etc.). De cijfers laten zien dat de kwaliteit per saldo stijgt. Verder leiden de tariefstijgingen tot extra inkomsten voor NS, die het bedrijf kan gebruiken om permanent te investeren in kwaliteitsverbetering, zoals materieel en dienstverlening, hetgeen structureel reizigers kan aantrekken. Hierbij is van belang dat NS onverkort achter het Actieplan en de daarmee te bereiken doelen staat. In het Actieplan heb ik in overleg met NS een pakket van verschillende maatregelen opgenomen om de groei van 5% per jaar in deze kabinetsperiode binnen bereik te brengen. Overigens dient NS volgens de vervoerconcessie het vervoeraanbod te richten op reizigersgroei.

Zoals gezegd in mijn antwoord op vraag 1 heeft NS op grond van de vervoerconcessie het recht de beide tariefstijgingen door te voeren. Ze passen allebei binnen de voorschriften uit de vervoerconcessie.

3. Deelt u de mening dat de tariefstijging niet billijk is, aangezien de door de NS aangekondigde punctualiteit van 89% in 2002 vijf jaar na dato nog niet is gehaald? Zo ja, bent u bereid actie te ondernemen tegen de tariefstijging? Zo neen, waarom niet?
3. Nee, op basis van de in de vervoerconcessie vastgelegde afspraken kan ik deze mening niet delen. De vervoerconcessie legt geen relatie tussen jaarlijkse tariefstijging en de ontwikkeling van de punctualiteit. Er is wél een relatie tussen de eenmalige tariefstijging (uit de Locov-overeenkomst) en de gerealiseerde punctualiteit in de afgelopen periode. NS heeft de betreffende punctualiteit van 86,8% uit de Locov-overeenkomst gehaald (en voldaan aan de andere voorwaarden) en dan vind ik het billijk dat NS ook de met de consumentenorganisaties overeengekomen tariefmaatregel mag treffen.
4. Sinds wanneer bent u op de hoogte van de tariefverhogingen van januari 2008? Wat was uw reactie hierop?
4. NS heeft de tariefstijging van januari 2008 op 27 september 2007 aangekondigd. Ik heb vastgesteld – zoals ik in de beantwoording van bovenstaande vragen aangaf – dat de tariefstijging past binnen de concessievoorschriften.
5. Is door de NS voldaan aan de voorwaarde uit de vervoerconcessie voor het hoofd railnet, waarin gesteld wordt dat een tariefwijziging voor de beschermde kaartsoorten minimaal drie maanden van tevoren aan de minister moet worden toegestuurd, voorzien van deugdelijke motivering en een accountantsverklaring? Zo niet, bent u dan bereid de voorgestelde tariefverhoging van 1 januari 2008 terug te draaien?

5. Ja, NS heeft aan deze voorwaarde voldaan (zie ook antwoord op vraag 1). Er is dus geen reden om de tariefstijging terug te draaien.
6. Sinds wanneer bent u op de hoogte van de voorgenomen tariefverhoging van de NS per 3 februari 2008?
6. Op 15 oktober 2007 heeft NS op ambtelijk niveau de verwachting uitgesproken dat het bedrijf op korte termijn zou voldoen aan de voorwaarden voor de extra tariefverhoging zoals afgesproken in de Locov-overeenkomst. Op 2 november 2007 heeft NS formeel gemeld dat de extra tariefverhoging op 3 februari 2008 zal worden doorgevoerd.
7. Deelt u de mening dat is voldaan aan de voorwaarden in de concessie voor deze incidentele tariefstijging, met name het klantoordeel over de prijs/kwaliteitsverhouding van de NS en een gelijkwaardig voorzieningenniveau? Zo ja, bent u bereid de informatie waarop u uw oordeel baseert voor de Kamer inzichtelijk te maken mede in relatie tot de fundamentele wijziging van de dienstregeling 2007? Zo neen, bent u bereid de voorgenomen tariefstijging van de NS per 2 februari 2008 te blokkeren?
7. Ja, zie ook het antwoord op vraag 1. De voorwaarden die aan de extra tariefstijging zijn gesteld, komen zoals hierboven aangegeven voort uit de zogenaamde Locov-overeenkomst tussen NS en consumentenorganisaties. Deze overeenkomst stelt nadrukkelijk niet dat de dienstregeling niet gewijzigd zou mogen worden. NS stelt aan de voorwaarden te voldoen en de consumentenorganisaties bevestigen dit (zie bijgevoegde brieven NS/BD/2007-70 d.d. 2 november 2007 en Locov 2007/240 d.d. 17 december 2007). Dat is voor mij voldoende om te oordelen dat is voldaan aan de voorwaarden in de vervoerconcessie voor deze incidentele tariefstijging.

Volgens de vervoerconcessie mag NS de dienstregeling, binnen de kaders van de concessie, aanpassen. Het was de bedoeling van de fundamentele wijziging van de dienstregeling 2007 dat de dienstregeling hiermee robuuster en betrouwbaarder zou worden en tot een hogere punctualiteit zou leiden. Dat blijkt nu inderdaad het geval. Net als de consumentenorganisaties ben ik blij met dit resultaat.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings