

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2500 EE DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
18 augustus 2008	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
VENW/DGMO-2008/778	2010825730
Onderwerp	
kamervragen	

Geachte voorzitter,

Bij deze bied ik u de antwoorden aan op de vragen van het lid Roemer over de voorgenomen tariefverhoging van NS voor 2009.

1. Wat is uw standpunt over het voorstel van de NS om de tarieven in 2009 met maar liefst vier procent te laten stijgen?¹
1. Volgens de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet moet NS mij jaarlijks drie maanden voor de ingangsdatum de tariefwijziging voor de beschermde kaartsoorten voorleggen, voorzien van een deugdelijke motivering en een accountantsverklaring waaruit de juistheid van de berekeningswijze blijkt. NS heeft mij nog niet formeel over de per 1 januari 2009 voorgenomen tariefwijziging geïnformeerd. Ik kan dus nog geen standpunt bepalen. Wel heeft NS conform artikel 31 van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) het advies van de consumentenorganisaties gevraagd. Voor zover ik op basis van deze adviesaanvraag kan beoordelen, lijkt het voorstel van NS te voldoen aan de voorschriften in artikel 15 van de vervoerconcessie. Daarin is gesteld dat NS één keer per kalenderjaar de gemiddelde wijziging vaststelt van de tarieven in het eerstvolgende kalenderjaar van de beschermde kaartsoorten² tezamen. Kort gezegd stelt het artikel dat de jaarlijkse tariefstijging niet boven de som van de consumentenprijsindex (CPI), zoals geprognosticeerd in de meest recente Macro

¹ www.nu.nl, 16 juli 2008, 'Treinkaartjes worden duurder'

² Onder beschermde kaartsoorten worden verstaan de enkele reis- en retourkaarten voltarief tweede klas, abonnementen tweede klas en het NS-deel van de OV-jaarkaart tweede klas.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901 2500 EX Den Haag
Bezoekadres : Plesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895
Internet www.verkeerenwaterstaat.nl

Economische Verkenning, en de verwachte stijging van de gebruiksvergoeding, voor zover deze stijging uitgaat boven de CPI, mag uitkomen.

2. Hoe past deze tariefverhoging binnen uw ambitie van een jaarlijkse reizigersgroei van vijf procent bij het spoor?
2. In het Actieplan 'Groeï op het Spoor' heb ik mogelijke specifieke maatregelen ten behoeve van de groeiambitie uitgewerkt. Daarin heb ik onder andere voorzien in investeringen in voor- en natransport, informatievoorziening, treinaanbod, kaartjes en kennismaking en spreiding van mobiliteit. Daarnaast spelen ook autonome ontwikkelingen zoals de economische groei een rol. Hieruit blijkt al dat reizigersgroei volgens mij van meer dan tarieven alleen afhankelijk is.

Op zichzelf bezien kunnen reële tariefsverhogingen leiden tot enige vraaguitval. Echter het voorstel van NS blijft voor zover ik nu kan beoordelen binnen de tariefruimte van de concessie. Daarnaast houdt het voorstel voor NS de mogelijkheid open om – bij stijgende kosten vanwege inflatie en gebruiksvergoeding – te blijven investeren in kwaliteitsverbeteringen op en rond het spoor. Dat is op de korte termijn van belang, aangezien het Actieplan uitgaat van medefinanciering van de verschillende (spoor)partners. Ook met het oog op de langere termijn is het noodzakelijk dat NS kan investeren in bijvoorbeeld nieuwe treinen.

3. Kunt u uiteenzetten in hoeverre u de tegenvallende reizigersgroecijfers van 2007 denkt te gaan compenseren de komende jaren? Past een tariefverhoging hierbij?
3. Zoals ik in mijn antwoord op Kamervragen van 3 maart 2008 (VENW/DGP-2008/2020) gemeld heb, geldt de groeiambitie voor de gehele kabinetsperiode. Dat is ook de scope van het Actieplan 'Groeï op het spoor'. In het Actieplan heb ik aangegeven welke maatregelen op korte termijn door het kabinet genomen worden om de groeiambitie in te vullen. In 2008 worden verschillende maatregelen uit het Actieplan uitgevoerd, waaronder een vervolgaanbod voor ex-studenten, een aanvalsplan 'Weg met de weesfiets', uitbreiding van de fietsenstallingen en treintraining voor senioren.

Voor de relatie tussen tariefverhoging en de groeiambitie verwijs ik u naar het antwoord op vraag 2.

4. Kunt u uiteenzetten waarom de NS de tarieven met 0,5 procent extra laat stijgen vanwege de stijgende infraheffing? Waarom stijgt deze infraheffing in 2009? Hoe verhoudt zich dit tot de recente uitspraak van de NMa dat deze gebruiksvergoeding niet te hard mag stijgen? Kunt u deze ontwikkeling schematisch over de afgelopen en komende jaren weergeven?
4. Uit de adviesaanvraag van NS blijkt dat er nog geen absolute zekerheid is over de gebruiksvergoedingstarieven 2009. Eveneens blijkt uit de adviesaanvraag dat de uitspraak van de NMa Vervoerkamer heeft geleid tot een voor NS positieve bijstelling

van het gebruiksvergoedingtarief 2009. Als gevolg van de nu voorziene beperkte stijging van de gebruiksvergoeding zullen de tarieven van de beschermde kaartsoorten met circa 0,5% worden verhoogd. Daarbovenop kan de inflatieverwachting uit de MEV worden doorberekend. Deze bedraagt 3,5%.

Onderstaand vindt u de meest recente informatie over de ontwikkeling van de gebruiksvergoeding. De gebruiksvergoeding bedroeg afgelopen jaren € 119 mln in 2004, € 164 mln in 2005, € 192 mln in 2006 en € 207 mln in 2007 (bron: jaarverslagen ProRail). Het beheerplan ging voor 2008 uit van € 261 mln. Uit het tweede kwartaalrapport van ProRail blijkt dat, mede als gevolg van de uitspraak van de Nma Vervoerkamer, ProRail nu uitgaat van een opbrengst van € 237 mln aan gebruiksvergoeding over 2008. Een meerjarige raming zal onderdeel zijn van het beheerplan 2009.

5. Deelt u de mening dat met een creatief en goedkoper tariefbeleid nog veel reizigers te verleiden zijn om de auto te verruilen voor de trein? Zo neen, waarom niet? Zo ja, wat voor extra inspanningen gaat u leveren om dit te bereiken?

5. Ja, al is het daarbij wel van belang dat NS zich bij het tariefbeleid houdt aan de afspraken uit de vervoerconcessie. Zoals aangekondigd in het Actieplan 'Groei op het Spoor' worden in 2008 en 2009 de mogelijkheden voor kennismakingsacties (waarbij het gaat om combinaties van abonnementen, slimme kaartsoorten en gerichte marketing) voor onder andere automobilisten langs filecorridors geïnventariseerd en kan dit voor de periode 2010-2012 leiden tot eventuele start en uitrol van acties. Ik streef hierbij naar maatwerk om een zo effectief mogelijke bijdrage aan de groeiambitie te leveren.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings