

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

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

Datum 29 augustus 2012
Betreft Beantwoording Kamervragen van het lid Bashir (SP) over
de verhoging van de tarieven van het openbaar vervoer
in Haaglanden

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/165129

Uw kenmerk
2012Z14965

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik de vragen die het lid Bashir (SP) heeft gesteld over de verhoging van de tarieven van het openbaar vervoer in Haaglanden (ingezonden 9 augustus 2012).

Vraag 1

Wat vindt u van de forse stijging van 11,6 % van de kilometerprijs van bus en tram in Haaglanden en de gigantische stijging van 15,7 procent van de kilometerprijs van de Randstadrail?¹

Antwoord 1

Zoals ik uw Kamer eerder al heb aangegeven, acht ik tariefsverhoging in het stad- en streekvervoer in beginsel gerechtvaardigd in het licht van de op lange termijn gewenste verhoging van de kostendekkingsgraad. De invulling hiervan moet uiteraard wel passen binnen de gezamenlijk gemaakte afspraken, zoals een jaar tariefvast (afgesproken in het Aanvalsplan OV-chipkaart) en de wettelijke adviesplicht van consumentenorganisaties.

Bij brieven van 16 december 2010 (Kamerstukken II, 23 645, nr. 397) en van 20 april 2011 (Kamerstukken II, 23 645, nr. 435) heb ik uw Kamer geïnformeerd dat het Stadsgewest Haaglanden aan het criterium van "opbrengstneutraliteit bij gelijkblijvend reizigersvolume" heeft voldaan. Nadat het systeem van Nationale VervoerBewijzen (NVB) op 19 mei 2011 was uitgezet, heeft het Stadsgewest het jaar tariefvast in acht genomen; dit eindigde op 19 mei 2012. Vervolgens zijn per 1 juli 2012 de kilometertarieven verhoogd.

Het Stadsgewest Haaglanden heeft tariefvrijheid als opgenomen in de Wet personenvervoer 2000 en het staat haar vrij, met inachtneming van de wettelijke adviesplicht van consumentenorganisaties, om besluiten te nemen over de tarieven.

¹ <http://www.nu.nl/binnenland/2860984/openbaar-vervoer-haaglanden-flink-duurder.html>

Vraag 2

Hoe verklaart u dat in de regio's Amsterdam en Rotterdam de tarieven niet zijn gestegen en dat er alleen in Haaglanden sprake is van tegenvallende opbrengsten uit de OV-chipkaart?

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/165129

Antwoord 2

Naar aanleiding van vragen van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heb ik uw Kamer eerder geïnformeerd over de ontwikkelingen in de regio's Amsterdam en Rotterdam (Kamerstukken II, 23 645, nr 494). In beide regio's zijn de tarieven ook gestegen. In overeenstemming met haar bevoegdheid om de eigen tarieven te bepalen heeft het Stadsgewest Haaglanden het kilometertarief voor bus en tram per 1 juli 2012 vastgesteld op € 0,139 per kilometer en voor het buitengebied van RandstadRail op € 0,162 per kilometer. Circa 80% van de reizigers betalen het kilometertarief van € 0,139 dat tussen het kilometertarief van de Stadsregio Amsterdam (€ 0,142 per kilometer in de stad) en de Stadsregio Rotterdam (€ 0,127 per kilometer in stad en streek) in ligt.

Het Stadsgewest Haaglanden heeft mij gemeld dat in de overeenkomst tussen Haaglanden en haar concessiehouders rekening was gehouden met een hoger kilometertarief dan gedurende het jaar tariefvrij gehanteerd is. Volgens het Stadsgewest lopen de vervoerders hierdoor naar schatting € 3 miljoen op jaarbasis aan vervoersopbrengsten mis. Haaglanden geeft aan dat er in die zin gesproken kan worden van tegenvallende opbrengsten.

Vraag 3

Deelt u de mening dat het openbaar vervoer in grote steden juist goedkoper zou moeten worden zodat meer mensen het openbaar vervoer gebruiken? En dat zo de steden ontlast worden van veel verkeer en luchtvervuiling? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 3

Zie mijn antwoord op de vragen 1, 2 en 5.

Vraag 4

Deelt u de mening dat een kilometerprijs van 13,4 cent per kilometer voor een tram en bus wel erg hoog is en 16,2 cent per kilometer voor de Randstadrail schandalig hoog is? Zo ja, hoe gaat u er voor zorgen dat de tarieven weer dalen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Neen, die mening deel ik niet. Korte tijdshalve verwijs ik naar het antwoord op vraag 1 en 2.

Vraag 5

Kunt u uitgebreid de relatie beschrijven van uw bezuinigingsbeleid op het openbaar vervoer en deze gigantische en uit de hand gelopen prijsverhogingen?

Antwoord 5

Over de ombuigingen in het regionale stads- en streekvervoer heb ik op 23 juni 2011 uitvoerig gedebatteerd met de Tweede Kamer op basis van mijn brief van 6 juni 2011 (TK 23645, nr. 452).

De hoofdlijn uit deze brief is, dat het mogelijk is om de bezuinigingstaakstelling voor de stadsregio's Amsterdam, Rotterdam en Haaglanden verregaand te realiseren door een andere inrichting van het OV-netwerk en een andere organisatie van de exploitatie.

Dit vereist een kritische herbezinning op dun bezette ontsluitingslijnen (in de grote steden vaak buslijnen) ten gunste van het versterken van belangrijke verbindingen of hoofdassen (in de grote steden vaak tram of metro). Hiervan zullen grote groepen reizigers profiteren die dagelijks van huis naar werk en terug gaan. Ervaringen in het buitenland met deze aanpak laten zien dat dit kan leiden tot een toename van het gebruik van het openbaar vervoer. Hiermee zijn ook de bereikbaarheid van en de luchtkwaliteit in de stad gediend.

In dit verband wijs ik u ook op mijn antwoorden op vragen van het Kamerlid Van Gent (Kamervragen (Aanhangsel) 2011-2012, 54) van 22 september 2011 waarin ik in ga op de effecten van de ombuigingen op de bereikbaarheid en de luchtkwaliteit in de steden.

Het rijk gaat niet over de invulling van de ombuigingen door de stadsregio's. Hiervoor zijn de stadsregio's verantwoordelijk. Dit geldt voor de inrichting en exploitatie van het lijnennet, de kwaliteit die zij nastreven en de prijs die zij daarvoor van de klant vragen.

Vraag 6

Is het waar dat de prijsverhogingen stiekem doorgevoerd zijn? Zo ja, welke stappen gaat u ondernemen zodat de reiziger alsnog geïnformeerd wordt? Zo nee, wat heeft de vervoerder en de stadsregio dan concreet gedaan om de reiziger te informeren?

Antwoord 6

Het Stadsgewest Haaglanden heeft mij laten weten dat de voorgeschreven procedures bij tussentijdse verhoging van de kilometertarieven zijn gevolgd. Het voorstel is conform de wettelijk adviesplicht aan de consumentenorganisaties (ROCOV Haaglanden) voorgelegd. Het advies van het ROCOV Haaglanden is op 26 maart 2012 ontvangen. Het besluit van het dagelijks bestuur van het Stadsgewest Haaglanden van 25 april 2012 is daarna in de regionale dag- en weekbladen gepubliceerd en heeft vanaf 3 mei 2012 ter inzage gelegen.

Het Stadsgewest Haaglanden heeft mij daarnaast aangegeven dat HTM de nieuwe kilometertarieven in de folder "De zomerdienstregeling komt er weer aan" heeft gepubliceerd. Deze folder hing enkele dagen voor de ingangsdatum in alle trams en bussen van HTM. Op de site van HTM zijn door technische problemen niet tijdig de correcte kilometertarieven gehanteerd. Enkele dagen later is dit hersteld. Op de site van 9292ov.nl werden wel vanaf 30 juni 2012 de correcte kilometertarieven gepubliceerd.

Veolia heeft de aanpassing van de kilometertarieven gepubliceerd met een A3-poster in alle bussen. Volgens het stadsgewest Haaglanden zijn reizigers tijdig en adequaat geïnformeerd over de veranderingen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/165129