

> 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-2013/27375

**Uw kenmerk**  
2013Z02906

Datum 15 maart 2013  
Betreft prijsstijgingen in het openbaar vervoer, o.a. op de  
Hanzelijn

Geachte voorzitter,

Hierbij zend ik u mijn antwoorden op de vragen van de leden De Boer en Lodders (beiden VVD) over aanzienlijke prijsstijgingen in het openbaar vervoer, naar aanleiding van prijsstijgingen op het Hanzelijn-traject (ingezonden 13 februari 2013).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht 'Provincie maakt zich boos over prijzen Hanzelijn'? (<http://www.omroepflevoland.nl/Nieuws/99050/flevoland-provincie-maakt-zich-boos-over-prijzen-hanzelijn>)

Antwoord 1

Ja. Ik heb hierover ook een brief van de provincie ontvangen. Die heb ik tegelijk met deze Kamervragen beantwoord.

Vraag 2

Klopt het dat op het traject de Hanzelijn reizigers 15 - 25 % meer betalen voor hun treinkaartje dan elders in Nederland, bijvoorbeeld op het traject via Amersfoort? Zo ja, klopt het dat dit te maken heeft met een fictief hoger aantal kilometers? Zo nee, waar heeft het dan mee te maken? Wilt u de prijsverschillen toelichten?

Antwoord 2

Om te beginnen licht ik graag het systeem van tariefeenheden toe.<sup>1</sup> Een tariefeenheid is de eenheid waarmee de prijs van een reis tussen twee stations bepaald wordt. Het is bij NS gebruikelijk dat een tariefeenheid (ongeveer) gelijk is aan een kilometer, maar in diverse situaties is dit niet het geval. Een reden daarvoor is vaak dat er verschillende routes tussen twee stations mogelijk zijn. Zo zijn er drie routes van Amsterdam Centraal naar Rotterdam Centraal (via Haarlem, via Schiphol en via Breukelen) en twee routes van Amsterdam Centraal naar Den Haag Centraal (via Haarlem en via Schiphol). Deze routes zijn niet even lang, maar de reizigers hoeven niet voor elke route een ander tarief te betalen

---

<sup>1</sup> Zie ook het antwoord op vraag 18b in Kamerstuk 22026 nr. 345, waarin de minister in januari 2012 deze systematiek kort heeft toegelicht.

doordat NS de prijs altijd bepaalt op basis van de kortste route (in termen van tariefeenheden). Zo hoeft de reiziger niet vooraf te kiezen welke route hij gaat nemen.

Het altijd hanteren van de kortste route is makkelijk en prettig voor de reizigers. Ik vind dat positief. Maar als sommige reizigers via de korte route reizen en andere via de lange, terwijl ze allen betalen voor de korte route, maakt NS wel de kosten voor de langere reizen zonder dat hier de bijbehorende opbrengsten tegenover staan. Om opbrengstderving te voorkomen probeert NS in dergelijke gevallen het aantal tariefeenheden voor de verschillende routes min of meer gelijk te maken, ook als het aantal kilometers verschilt, door op sommige plaatsen tariefeenheden te verkleinen/toe te voegen.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2013/27375

Bij ingebruikname van een nieuwe spoorverbinding stelt NS nieuwe tariefeenheden vast. Met de opening van de Hanzelijn zijn er verschillende routes ontstaan van Zwolle naar de Randstad: via de Hanzelijn en via de Veluwe. Ook hier heeft NS het aantal tariefeenheden aan elkaar gelijk gemaakt. Zo hoeven de reizigers van bijvoorbeeld Groningen naar Den Haag niet vooraf te kiezen of ze via de Hanzelijn of via de Veluwe reizen, ze kunnen met hetzelfde kaartje gewoon de eerste trein nemen. Het is niet zo dat NS hiertoe tussen Lelystad en Kampen tariefeenheden heeft toegevoegd. Deze verbinding bestond immers nog niet, dus er waren ook nog geen tariefeenheden waaraan extra tariefeenheden konden worden toegevoegd. Wel heeft NS, om de gewenste tariefgelijkheid te bereiken, in overleg met de concessieverlener de provincie Overijssel, de tariefafstanden op de (oude) lijn Zwolle – Kampen en de nieuwe verbinding Zwolle – Kampen Zuid aan elkaar gelijk gemaakt.

### Vraag 3

Waar ligt de oorzaak van deze prijsstijgingen? Bent u bereid om te onderzoeken hoe de scheve prijsverhoudingen rechtgetrokken kunnen worden? Zo nee, waarom niet? Klopt het dat was afgesproken dat de ritprijs zou worden gebaseerd op het aantal kilometers? Wilt u uw antwoord toelichten?

### Antwoord 3

Voor de achtergronden van de tarieven verwijs ik naar Antwoord 2. Het klopt niet dat was afgesproken dat de ritprijs zou worden gebaseerd op het aantal kilometers. Een dergelijke afspraak is voor geen enkel traject gemaakt, ook niet voor de Hanzelijn.

Ik zie geen reden om de tarieven te laten aanpassen. Het hoofdrailnet is één geheel. Keuzes en beslissingen gelden dan ook altijd voor het gehele hoofdrailnet. Soms is dat nadelig voor sommige reizigers en voordelig voor andere reizigers. Maar als ik kijk naar het totale hoofdrailnet en naar alle reizigers, denk ik dat het niet in het belang van de reizigers zou zijn als er voor de parallelle verbindingen verschillende tarieven zouden gelden.

### Vraag 4

Bent u voorts bekend met het feit dat de prijsstijgingen op de Hanzelijn niet een op zichzelf staand geval is, maar dat er ook op Arriva-trajecten in bijvoorbeeld de Hoeksche Waard extreme stijgingen in de prijs tot 75 % hebben plaatsgevonden? (<http://nos.nl/artikel/473206-ov-loket-wil-meer-compensatie.html>) Wilt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 4

De tarieven op de Hanzelijn staan geheel los van de tarieven in de Hoeksche Waard of elders in het regionale openbaar vervoer. De Hanzelijn is onderdeel van het hoofdrailnet, waarvoor ik concessieverlener ben en waar de voorschriften uit de hoofdrailnetconcessie gelden, ook voor de tarieven. De verantwoordelijkheid voor het regionale openbaar vervoer (bus, tram, metro én trein) is echter zoals bekend gedecentraliseerd. De decentrale overheden hebben de bevoegdheid om de tarieven te bepalen.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2013/27375

Vraag 5

Deelt u de mening dat door dergelijke berichtgeving het openbaar vervoer in een negatief daglicht komt te staan? Bent u bereid om met de vervoerders te overleggen en te komen tot een charmeoffensief en de aantrekkingskracht van het openbaar vervoer te vergroten? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Nee, deze mening deel ik niet.

Negatieve berichtgeving is nooit goed voor het imago van een sector. Dit geldt ook voor het openbaar vervoer.

Ik vind dat het openbaar vervoer altijd aantrekkelijker moet worden voor de reizigers. Daarover heb ik regelmatig contact met reizigersorganisaties, vervoerders en overheden.

Een gezamenlijk charmeoffensief richting hun klanten acht ik eerst en vooral een zaak van de vervoerders, waarbij ik besef dat dit lastig is nu we ook op het openbaar vervoer moeten bezuinigen.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld