

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> 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-2013/30496

Uw kenmerk
2013Z03282

Datum 15 maart 2013
Betreft Kamervragen tariefsysteem spoor

Geachte voorzitter,

Hierbij zend ik u mijn antwoorden op de vragen van het lid Dik-Faber (ChristenUnie) over het tariefsysteem op het spoor (ingezonden 18 februari 2013). Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van de leden De Boer en Ladders (beiden VVD), ingezonden 13 februari 2013 (vraagnummer 2013Z02906)

Vraag 1

Kent u het bericht "Ruzie treinprijs naar kookpunt"? (De Stentor, 5 februari 2013, <http://www.destentor.nl/regio/lelystad/ruzie-treinprijs-naar-kookpunt-1.3647627>)

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Vindt u het als concessieverlener voor het hoofdrailnet acceptabel dat reizigers tussen Lelystad en Zwolle, uitgaande van een jaartrajectkaart, zo'n 400 euro meer moeten betalen dan reizigers op even lange trajecten elders in het land, terwijl het om reizen binnen dezelfde vervoerconcessie gaat?

Antwoord 2

Als je heel strikt het tarief van elk traject zou bepalen aan de hand van de lengte in kilometers, leidt dat voor de reizigers tot problemen en verwarring in situaties waar ze een reis kunnen maken via verschillende routes (zie mijn antwoord op Vraag 2 van de leden De Boer en Ladders, kenmerk IenM/BSK-2013/27375). Bovendien zouden er dan reizigers zijn die zich benadeeld zouden kunnen voelen doordat 'hun' traject via een omweg loopt en ze dus 'onnodige' kilometers afleggen en moeten betalen.

Voor de reizigers tussen bijvoorbeeld Groningen en de Randstad biedt dit systeem de vrijheid om te kiezen voor het oude traject via de Veluwe of via het nieuwe traject via de Hanzelijn. Ongeacht zijn keuze betaalt de reiziger nu hetzelfde. Gelet op dit alles vind ik het huidige tariefsysteem van NS acceptabel.

Vraag 3

Waarom is deze door u in het algemeen overleg Vervoerconcessie Hoofdrailnet d.d. 13 december 2012 genoemde "fout" in de tarieven op de Hanzelijn nog niet hersteld? (Zie Kamerstuk 29 984, nr. 378: Verslag van een algemeen overleg, gehouden op 13 december 2012, inzake Vervoersconcessie Hoofdrailnet.) Klopt het dat NS nog steeds achter de gekozen tarieven op de Hanzelijn staat? Bent u bereid er bij NS op aan te dringen dat er alsnog een snelle oplossing komt, met name voor de forenzen en scholieren op de Hanzelijn?

Antwoord 3

Ik heb in het genoemde algemeen overleg inderdaad gesproken over een fout in het systeem van NS, die hersteld zou worden. Dat is ook gebeurd. Het ging namelijk niet over de aanpassing van de tarieven op de Hanzelijn, maar over het feit dat reizen via de Hanzelijn aanvankelijk nog niet in de Reisplanner waren opgenomen. In de Reisplanner van NS kan je als reiziger zien op welke tijden en via welke route(s) je een reis kan maken, en wat dat kost. Mensen plannen soms al een aantal weken vooraf een reis. Wie op een vroeg moment een reis plande van bijvoorbeeld Zwolle naar Lelystad, verwachtte al een reisadvies te krijgen via de Hanzelijn. Maar zolang die niet in het Reisplanner-systeem zat, was het advies een reis via Amersfoort. De reis leek daardoor langer en duurder dan hij in werkelijkheid zou moeten zijn. Deze fout heeft NS hersteld door de Hanzelijn vóór 9 december correct in de Reisplanner op te nemen.

Het klopt dat NS nog steeds achter de gekozen tarieven op de Hanzelijn staat.

Forenzen en scholieren die voorheen gebruik maakten van de bus, kunnen duurder uit zijn nu ze met de trein reizen. Dat heeft er onder meer mee te maken dat de bus andere tarieven kent dan de trein en dat de provincie bovendien de busvervoerder subsidieerde om scholieren korting te geven, wat het prijsverschil nog groter maakte.

Vraag 4

Bent u er mee bekend dat er ook andere trajecten zijn waar in verband met het "kloppend" maken van de tarieven op parallelle trajecten fors meer tariefeenheden worden gerekend dan het feitelijke aantal kilometers, zoals tussen Breukelen en Woerden, waar 19 tariefeenheden voor 12 kilometer worden gerekend, wat aanzienlijk hoger is dan tussen Haarlem en Amsterdam Sloterdijk (15 tariefeenheden voor 14 km)?

Antwoord 4

Ja. Er zijn inderdaad meer gevallen waar op parallelle trajecten waarvan het feitelijke aantal kilometers verschilt, maar het aantal tariefeenheden gelijk is. Voor een beschrijving van de reden waarom dit zo is, verwijs ik u naar mijn antwoord op Vraag 2 van de leden De Boer en Lodders.

Vraag 5

Bent u er mee bekend dat een treinkaartje Kampen-Zuid – Den Haag Centraal duurder is dan een treinkaartje Zwolle-Den Haag Centraal, terwijl laatstgenoemde rit langer is en zelfs langs Kampen-Zuid gaat?

Antwoord 5

Ja. De prijs van beide kaartjes wordt berekend op basis van de kortste route gerekend in tariefeenheden (zie mijn antwoord op Vraag 2 van de leden De Boer

en Ladders). Voor de verbinding Kampen-Zuid – Den Haag Centraal loopt de kortste route via Schiphol (150 tariefeenheden), voor de verbinding Zwolle-Den Haag Centraal loopt de kortste route via Utrecht (147 tariefeenheden). Het is reizigers vanuit Kampen-Zuid toegestaan om zowel over de route via Zwolle, Lelystad en Schiphol als via Zwolle en Utrecht naar Den Haag Centraal te reizen. Ook vanuit Zwolle mag men zowel via de Hanzelijn als via Utrecht reizen.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2013/30496

Vraag 6

Bent u ermee bekend dat ook de reisplanner van NS zich geen raad weet met het ingewikkelde systeem van tariefeenheden en met de volgende prijzen komt voor exact dezelfde treinreis (enkele reis, vol tarief):

Groningen-Amsterdam Centraal, €23,80;

Groningen-Amsterdam Centraal via Lelystad, €30,40;

Groningen-Amsterdam Centraal via Dronten, €32,50;

Groningen-Amsterdam Centraal via Kampen Zuid, €33,40?

Antwoord 6

Ik ben bekend met de genoemde bedragen.

Met een kaartje van Groningen naar Amsterdam Centraal à € 23,80 mag de reiziger via Lelystad, Dronten en Kampen-Zuid reizen. Het is dus niet nodig om in de Reisplanner en de automaat een via-station op te geven. Als je dat toch doet, gaan de reisplanner en de automaat er vanuit dat het twee separate reizen betreft waarvan de prijzen worden opgeteld. De reiziger profiteert dan niet optimaal van de degressie in het NS-tarief en betaalt als het ware voor twee kaartjes dus twee keer het opstaptarief. Dit verklaart waarom de 'via-reizen' duurder zijn.

Voor wie met de OV-chipkaart reist, geldt dat als je binnen 35 minuten uit- en weer incheckt, niet opnieuw een opstaptarief in rekening wordt gebracht en als je reist bij NS ook het voordeel van de doorgaande degressie geldt. Het 'via-probleem' doet zich hierbij dus niet voor.

Vraag 7

Bent u er mee bekend dat de kaartautomaten van NS voor een treinkaartje Hengelo-Arnhem de keuze geven tussen de route via Deventer en de kortere en goedkopere route via de regionale spoorlijn Hengelo-Zutphen, maar dat dit niet gebeurt voor de langere reis Enschede-Nijmegen over dezelfde corridor? Bent u ermee bekend dat reizigers op dit traject, als ze dit niet weten, hierdoor moeten betalen voor de langere route via Deventer en dus duurder uit zijn dan als ze een "via" kaartje zouden kopen? Waarom rekent NS in dit soort situaties niet standaard het tarief volgens de kortste route?

Antwoord 7

Ja. Een dergelijke situatie doet zich op meer stations voor. De software van de kaartautomaten kan dit op dit moment niet oplossen. Om te voorkomen dat reizigers te veel betalen, melden stickers op de automaten op de relevante stations al een aantal jaren expliciet dat er een routekeuze mogelijk is. Dit betreft de automaten nabij de trajecten Zutphen-Hengelo, Dordrecht-Geldermalsen en Tiel-Arnhem. Mijn ambtsvoorganger heeft uw Kamer hierover in maart 2008 geïnformeerd (Aanhangsel van de Handelingen nummer 1676).

Met de OV Chipkaart betaalt de reiziger de route die hij daadwerkelijk reist. Wanneer de reiziger bijvoorbeeld kiest voor de route met NS en Syntus, en dus uitcheckt bij NS en incheckt bij Syntus, betaalt hij automatisch ook de route via Syntus.

Vraag 8

Bent u er mee bekend dat voor een treinreis tussen Naarden-Bussum en Almere Muziekwijk evenveel tariefeenheden gelden als voor een reis tussen Almere Centrum en Bussum-Zuid?

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2013/30496

Antwoord 8

Ja. NS heeft op diverse plaatsen het aantal tariefeenheden tussen twee stations op nul gezet. Dat betekent dat de reiziger de flexibiliteit heeft om per afzonderlijke reis een in- en uitstapstation te kiezen zonder dat dit tarifaire consequenties heeft. Dit geldt voor de stations Naarden-Bussum en Bussum Zuid en voor de stations Almere Centrum en Almere Muziekwijk, waardoor het in de vraag genoemde feit zich voordoet, maar ook bijvoorbeeld voor de stations Den Haag Centraal en Den Haag Hollands Spoor.

Ik vind het positief dat deze handelwijze van NS de reizigers gemak en keuzevrijheid biedt.

Vraag 9

Bent u er mee bekend dat NS voor reizen tot acht tariefeenheden hetzelfde tarief rekent, waardoor met name hele korte reizen van twee tariefeenheden zoals Haarlem-Overveen en Amsterdam Muiderpoort-Amsterdam Amstel verhoudingsgewijs duur zijn?

Antwoord 9

Ja. NS berekent inderdaad altijd een minimum tarief van acht tariefeenheden. Verder zijn de tarieven degressief: de laatste tariefeenheden van je reis zijn goedkoper dan de eerste. Dit alles leidt ertoe dat korte reizen inderdaad relatief duurder zijn dan lange reizen. Of anders geformuleerd: lange reizen zijn relatief goedkoper dan korte reizen.

Vraag 10

Deelt u op grond van alle genoemde voorbeelden de mening dat het huidige tariefsysteem, dat gebaseerd is op de zogenoemde tariefeenhedenkaart van NS, niet eenduidig is, niet transparant is en niet uit te leggen is aan reizigers? Deelt u de mening dat hierdoor het spoorproduct voor groepen reizigers niet zo aantrekkelijk is als zou kunnen?

Antwoord 10

Het systeem van tariefeenheden en van het gelijktrekken van het aantal tariefeenheden op parallelle routes biedt de reizigers keuzevrijheid en gebruiksvriendelijkheid, maar maakt het systeem minder eenduidig. Andersom: een 100% eenduidig systeem kan de keuzevrijheid van en de gebruiksvriendelijkheid voor de reiziger beperken. In mijn Antwoorden 2, 5 en 8 heb ik toegelicht dat het huidige systeem wel degelijk voordelen biedt voor de reizigers.

Vraag 11

Bent u nog steeds van mening dat u als concessieverlener geen voorwaarden moet stellen aan de tariefstructuur van NS, zoals u stelde in reactie op de aangehouden motie-Dik-Faber d.d. 20 december 2012 (Kamerstuk 29 984, nr. 354), die vraagt afspraken te maken over de introductie van een nieuw, eerlijk en voor reizigers transparant tariefsysteem?

Antwoord 11

Ja.

Vraag 12

Bent u alsnog bereid in de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet overeen te komen dat er een tariefsysteem komt waarin de tarieven zijn gebaseerd op basis van het aantal kilometers volgens de kortste route?

Antwoord 12

Nee. Ik zie geen aanleiding mijn beleid op dit punt aan te passen.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld