

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2332

Vragen van het lid **Bamenga** (D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Onbegrip voor toeslag voor snelle reis nu trein juist langzamer rijdt: «Niet eerlijk»»* (ingezonden 26 juli 2024).

Antwoord van Staatssecretaris **Jansen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 26 augustus 2024).

Vraag 1

Wat is uw eerste reactie op het bericht dat de intercity direct tussen Amsterdam en Rotterdam nog tot 2026 op lagere snelheid (80 km per uur) zal rijden over de hogesnelheidslijn (HSL)?¹

Antwoord 1

Ik betreur het zeer dat de snelheid opnieuw verlaagd is.

Vraag 2

Klopt het dat reizigers wordt gevraagd om een extra toeslag van 2,90 euro te betalen bij gebruik van de Intercity direct met als reden dat deze trein sneller zou zijn?

Antwoord 2

Ja. De toeslag op de HSL wordt gehanteerd vanwege een snellere verbinding tussen Schiphol en Rotterdam. De toeslag bedraagt maximaal 2,90 euro.

Vraag 3

Deelt u de mening dat het oneerlijk is dat consumenten nog steeds een toeslag moeten betalen voor de intercity direct tussen Amsterdam en Rotterdam, overwegende dat een normale intercity tussen de 100 en 140 km per uur rijdt en dat de snelheid van de duurdere Intercity Direct tussen Amsterdam en Rotterdam deels is verlaagd van 200 naar 80 km per uur? Zo niet, op basis waarvan? Zo ja, op welke manier gaat u daar opvolging aan geven?

¹ AD, 26 juli 2024, «Onbegrip voor toeslag voor snelle reis nu trein juist langzamer rijdt: «Niet eerlijk»» (Onbegrip voor toeslag voor snelle reis nu trein juist langzamer rijdt: «Niet eerlijk» | Binnenland | AD.nl)

Antwoord 3

Ook met deze nieuwe, tijdelijke snelheidsverlaging blijft de reistijd tussen Schiphol en Rotterdam over de HSL korter (ongeveer 20 minuten) dan via het conventionele spoor. Daarnaast zorgt de toeslag er voor dat reizigers worden gespreid over deze twee mogelijke routes tussen Schiphol en Rotterdam. Het afschaffen van de HSL-toeslag zou er toe leiden dat het drukker wordt in de trein die over de HSL rijdt, waardoor de zitplaatskans daalt en de kwaliteit van de dienstverlening afneemt. Dat is niet wenselijk.

Vraag 4

Hoe kijkt u naar de oproep van reizigersorganisatie ROVER om de HSL-toeslag te schrappen en de toelagabonnementen automatisch terug te betalen, zolang de HSL-treinen tussen Amsterdam en Rotterdam langzamer rijden?

Antwoord 4

De reiziger betaalt de HSL-toeslag voor een snellere verbinding en de reistijd over de HSL blijft (veel) korter dan via het conventionele spoor. Als de toeslag eraf zou worden gehaald, zou dit gevolgen kunnen hebben voor de drukte in de treinen. Bovendien zou NS inkomsten derven terwijl haar kosten voor de HSL gewoon doorlopen. Er zijn geen middelen beschikbaar om NS voor de daardoor gederfde inkomsten te compenseren.

Vraag 5

Bent u bereid om gehoor te geven aan de oproep van ROVER en met de NS het gesprek aan te gaan over het afschaffen van de HSL-toeslag tot de HSL-treinen tussen Amsterdam en Rotterdam weer op volle snelheid rijden?

Antwoord 5

Zoals aangegeven in bovenstaande antwoorden, zou het afschaffen van de HSL-toeslag er toe leiden dat het drukker wordt in de trein die over de HSL rijdt, waardoor de zitplaatskans daalt en de kwaliteit van de dienstverlening afneemt. Dat is niet wenselijk en in dat licht zal ik niet opnieuw het gesprek aangaan met NS.

Vraag 6

Wanneer kan de Kamer verwachten dat u opvolging geeft aan de toezegging die is gedaan bij het CD-spoorveiligheid van 7 februari 2024: «Toezegging aan de heer Bamenga: De Staatssecretaris informeert ons over de financiële gevolgen van het afschaffen van de toeslag op de HSL, for the time being, dus zolang er nog geen hogesnelheidslijnsnelheid wordt behaald. Dat zal de Staatssecretaris doen voor het commissiedebat Spoor» (Kamerstuk 29 893, nr. 266)?

Antwoord 6

Tijdens het CD Spoorveiligheid op 7 februari 2024 heeft mijn voorganger toegezegd de Kamer te informeren over de financiële gevolgen van het afschaffen van de toeslag op de HSL voor de periode tot en met eind 2025. In de Kamerbrief² van 1 maart jl. die is gestuurd naar aanleiding van het CD Spoorveiligheid 7 februari 2024 is reeds opvolging gegeven aan deze toezegging. In deze Kamerbrief is aangegeven dat het afschaffen van de HSL-toeslag directe en indirecte financiële gevolgen met zich meebrengt. De directe financiële gevolgen bedragen volgens NS naar verwachting ongeveer € 27 tot 32 miljoen tot eind 2025. Indirect zullen er ook extra kosten optreden. Zoals aangegeven in bovenstaande antwoorden zal het afschaffen van de HSL-toeslag gevolgen kunnen hebben voor de drukte in de trein die over de HSL rijdt. Dat leidt tot extra kosten voor bijvoorbeeld extra inzet van personeel en materieel. Deze capaciteitskosten zijn niet meegerekend in de verwachte financiële gevolgen.

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, 29 984, nr. 1181