

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

2405

Vragen van het lid **De Hoop** (GroenLinks-PvdA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat NS de prijzen van treinkaartjes en abonnementen komend jaar fors gaat verhogen* (ingezonden 2 augustus 2024).

Antwoord van Staatssecretaris **Jansen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 2 september 2024)

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de berichtgeving dat NS de prijzen van treinkaartjes en abonnementen komend jaar fors gaat verhogen?¹ ²

Antwoord 1

Ja, daar heb ik kennis van genomen.

Vraag 2

Deelt u de zorgen over de betaalbaarheid van het reizen per trein door de aangekondigde forse prijsverhoging? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Ik begrijp de zorgen die er zijn over de voorziene extra stijging van de NS-tarieven. Per 1 januari 2024 zouden de NS-tarieven met 8,7% stijgen. Dit is als gevolg van de motie-Bikker c.s.³ niet doorgegaan. Omdat met deze motie voor de NS-tarieven slechts incidentele middelen beschikbaar zijn gesteld, moet deze tariefstijging in 2025 worden ingehaald om de stijgende kosten te dekken.

De voor 2024 gecompenseerde tariefstijging komt bovenop de reguliere tariefverhoging op basis van de verwachte inflatie voor 2025. Hierover is de Kamer in november 2023 geïnformeerd.⁴ De tariefstijging heeft dan ook geen verband met de financiële prestaties van NS, maar betreft een reeds bekende afspraak.

¹ NOS, 1 augustus 2024, «NS maakt treinreizen fors duurder en schrapt 500 banen» (NS maakt treinreizen fors duurder en schrapt 500 banen (nos.nl))

² NS, 1 augustus 2024, «Financiële halfjaarcijfers NS 2024: verlies in eerste helft van het jaar» (Financiële halfjaarcijfers NS 2024: verlies in eerste helft van het jaar)

³ Kamerstuk 36 410, nr. 29.

⁴ Kamerstuk 23 645, nr. 811.

In vervolg hierop heeft Kamer gevraagd om een brief met scenario's om hoge tariefstijgingen op het spoor te voorkomen. Deze zal op korte termijn aan de Kamer worden toegezonden.

Vraag 3

Deelt u het uitgangspunt dat openbaar vervoer een publieke voorziening is en dat iedereen, dus ook mensen met een smalle beurs, betaalbaar gebruik moeten kunnen maken van de trein? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Ik deel dat het openbaar vervoer (ov) een publieke voorziening is die betaalbaar moet zijn.

Vraag 4

Klopt het dat vooral mensen met lagere inkomens de dupe zullen worden van de forse prijsverhoging van de trein? Zo ja, wat vindt u hiervan?

Antwoord 4

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft recentelijk een onderzoek naar de betaalbaarheid van mobiliteit gepubliceerd.⁵ Daarin is naast de trein ook naar andere modaliteiten gekeken en is ingegaan op welke groepen moeite hebben om hun mobiliteit te betalen. Uit het onderzoek blijkt dat 7% van de inwoners van Nederland van 18 en ouder het moeilijk vindt om het openbaar vervoer te gebruiken vanwege de kosten én een matige financiële zekerheid heeft. In de gepresenteerde cijfers is geen onderscheid gemaakt naar treingebruk en gebruik van bus, tram en metro. Omdat mensen met lage inkomens vaker moeite hebben om het openbaar vervoer te gebruiken vanwege de kosten, is wel te verwachten dat ze ook meer moeite zullen hebben om een prijsverhoging van de trein te betalen. Zoals in het antwoord op vraag 3 aangegeven, is de betaalbaarheid van het ov voor mij een belangrijk aandachtspunt.

Vraag 5

Deelt u de mening dat fatsoenlijke bestaanszekerheid ook betekent dat mensen op een betaalbare manier met het openbaar vervoer (OV) kunnen reizen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, deelt u de mening dat de aangekondigde forse prijsverhoging van de trein niet bijdraagt aan het verbeteren van de bestaanszekerheid?

Antwoord 5

Ik vind het belangrijk dat mensen op een betaalbare manier met het ov kunnen reizen. De voorziene verhoging van de NS-tarieven kan spanning opleveren met het streven om de bestaanszekerheid van mensen te verbeteren. Tegelijkertijd is deze tariefstijging een logisch gevolg van de structureel gestegen kosten voor personeel, materieel en energie (als gevolg van inflatie). Het is voor vervoerders financieel niet houdbaar als de kosten van het ov stijgen en de opbrengsten daarmee niet in lijn meestijgen zonder fors in het aanbod te snijden. Daar komt bij dat met de motie-Bikker c.s. voor de NS-tarieven slechts incidentele middelen beschikbaar zijn gesteld voor compensatie van tariefstijging in 2024 (zie het antwoord op vraag 2).

Vraag 6

Wat zijn de te verwachten effecten van de forse prijsverhoging op de reizigers aantallen?

Antwoord 6

Als de extra tariefstijging van 8,7% doorgaat, is de verwachting dat het aantal reizigers op het hoofdrailnet lager zal worden ten opzichte van het scenario waarbij deze extra tariefstijging niet doorgaat. Het KiM heeft in 2018 berekend dat de vraag van de trein inelastisch is en dat een verhoging van de treinkosten met 10% naar verwachting zal resulteren in 4,5% minder gebruik

⁵ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2024): <https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2024/08/27/betaalbare-mobiliteit>

van de trein.⁶ Er zijn bij NS geen historische data beschikbaar om deze verwachting van het KiM te valideren. In de toegezegde brief met scenario's om hoge tariefstijgingen op het spoor te voorkomen wordt nader op prijselasticiteiten ingegaan.

Vraag 7

Deelt u de zorgen dat mensen geneigd zullen zijn voor bijvoorbeeld de auto te kiezen en dat als gevolg hiervan de inkomsten van NS verder zullen afnemen wanneer treinreizen fors duurder wordt, waardoor de tarieven later opnieuw moeten worden verhoogd of er moet worden gesneden in de dienstverlening? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat gaat u met deze zorgen doen?

Antwoord 7

Mensen zijn vrij om te bepalen of zij de auto of het ov gebruiken. Het KiM heeft berekend dat een verhoging van de treinkosten met 10% in 0,1% meer autogebruik resulteert.⁷ Prijsverhogingen in de trein leiden volgens deze berekeningen dus slechts tot een beperkte toename van het autogebruik. Daarbij deel ik de zorg niet dat de keuze voor de auto zal leiden tot hogere NS-tarieven. Tariefverhogingen bij NS worden gereguleerd door de afspraken die zijn vastgelegd in de concessie. Wel kan een vermindering van het aantal reizigers impact hebben op de dienstverlening.

Vraag 8

Deelt u de mening dat het OV een aantrekkelijker en betaalbaarder alternatief moet worden dan dat dit nu voor veel mensen is? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat gaat u hier concreet aan doen?

Antwoord 8

Betaalbaarheid is een breed aandachtspunt als het gaat om mobiliteit. Niet alleen voor het ov, maar ook voor de auto en de fiets. Mensen moeten zelf kunnen bepalen van welk vervoersmiddel ze gebruik maken. Ik bekijk voor het ov, net als voor andere modaliteiten, of het betaalbaar is. Daarbij deel ik dat de prestaties op het spoor omhoog moeten om de trein aantrekkelijk te houden voor de reiziger. Frequentie, betrouwbaarheid en comfort spelen een grote rol. In de Concessie voor het Hoofdrailnet 2025–2033 zijn hierover concrete afspraken met NS gemaakt, daar zal op toe worden gezien dat deze worden nageleefd.

Vraag 9

Wat is de reden dat u niet net als vorig jaar extra geld beschikbaar stelt om de forse prijsverhoging te voorkomen? Bent u als verantwoordelijk bewinds-persoon bereid om zich hier de komende maanden alsnog voor in te zetten, zodat de prijsverhoging alsnog kan worden voorkomen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

In reactie op het verzoek van de Kamer werkt het kabinet aan een brief over mogelijke scenario's voor de tariefstijgingen van NS.⁸ De afstemming hierover heeft net wat meer tijd nodig, vandaar dat deze niet uiterlijk 5 september, maar in ieder geval voor het CD Spoor van 12 september aan de Kamer kan worden toegezonden.

Vraag 10

Deelt u de mening dat frequent en betaalbaar OV ook bijdraagt aan het tegengaan van filevorming op de weg? Zo ja, wat gaat u concreet doen om het OV tot een aantrekkelijker alternatief te maken?

⁶ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2018): Prijsgevoeligheid diensten personenvervoer (Prijsgevoeligheid diensten personenvervoer | Document (onderzoekspublicatie) | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (kimnet.nl)).

⁷ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2018): Prijsgevoeligheid diensten personenvervoer (Prijsgevoeligheid diensten personenvervoer | Document (onderzoekspublicatie) | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (kimnet.nl)).

⁸ 2024Z11606/2024D28219.

Antwoord 10

Uit het bij het antwoord op vraag 7 genoemde onderzoek van het KiM en een eerder onderzoek van het KiM⁹ komt naar voren dat de uitwisseling van gebruikers tussen auto en ov op nationale schaal bescheiden is. Autoreizen en ov-reizen voorzien voor een belangrijk deel in gescheiden mobiliteitsmarkten. Dat neemt niet weg dat het streven onverminderd is om het ov aantrekkelijk te houden.

Vraag 11

Wat is uw concrete visie op het OV de komende jaren en op welke wijze gaat u ervoor zorgen dat deze visie in de praktijk wordt gebracht?

Antwoord 11

Op dit moment wordt de laatste hand gelegd aan het regeerprogramma. Daarin worden de visie op en de belangrijkste afspraken over het ov-beleid voor de komende jaren nader uitgewerkt. In het hoofdlijnenakkoord *Hoop, Lef en Trots* staan de belangrijkste contouren voor het regeerprogramma, ook als het gaat om het ov.

Vraag 12

Wat zijn de concrete en afrekenende plannen van het kabinet om het OV te verbeteren? Wat gaat u precies doen om deze plannen waar te maken?

Antwoord 12

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 11 worden de visie en belangrijkste afspraken voor het ov-beleid uitgewerkt in het regeerprogramma.

Vraag 13

Hoe staat het met het onderzoek naar het NL-ticket, waarbij reizigers voor een vast bedrag per maand onbeperkt in de daluren met het OV kunnen reizen?

Antwoord 13

Binnen het Nationaal OV Beraad is een werkgroep gestart om onderzoek te doen naar een Nederlandticket en een aantal varianten. De werkgroep zal onder andere doorrekenen wat de verwachte kosten en opbrengsten zijn van de verschillende tickets. De Kamer wordt voor het einde van 2024 geïnformeerd over de uitkomsten.

Vraag 14

Bent u bereid om, wanneer dit onderzoek gereed is, vaart te zetten achter het invoeren van een dergelijk NL-ticket? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 14

Eventuele vervolgacties rond een Nederlandticket hangen af van de resultaten van het onderzoek dat door het Nationaal OV Beraad wordt uitgevoerd.

Vraag 15

Kunt u bovenstaande vragen afzonderlijk van elkaar binnen de gestelde termijn beantwoorden?

Antwoord 15

Ja, dat heb ik in deze beantwoording gedaan.

⁹ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2015): Uitwisseling gebruikersgroepen «auto-ov» (Uitwisseling gebruikersgroepen «auto-ov» | Notitie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (kimnet.nl)).