

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben drie fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen over de tarieven van het openbaar vervoer.

De voorzitter van de commissie,  
Paulus Jansen

De adjunct-griffier van de commissie,  
M. Israel

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### **Inleiding**

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de beantwoording van de schriftelijke vragen van de leden De Boer en Ladders (beiden VVD) en van het lid Dik-Faber (ChristenUnie) met betrekking tot tarieven van het openbaar vervoer. De leden van de VVD-fractie hebben hierover nog een aantal vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben de antwoorden op de eerder genoemde schriftelijke vragen met belangstelling gelezen. Zij hebben nog enkele opmerkingen en aanvullende vragen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vinden dat de tarieven op het spoor eerlijk en transparant moeten zijn en dat hierover afspraken moeten worden gemaakt in de spoorconcessies, zowel voor het hoofdrailnet als voor de decentrale concessies. Wat deze leden betreft gaat het dan om de tariefstructuur. Dat is wat anders dan het vaststellen van tarieven waar bewust is gekozen voor ruimte voor de decentrale overheden en voor de vervoerders.

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn van mening dat afspraken over de tariefstructuur wel degelijk nodig zijn nu blijkt dat het ontbreken van afspraken hierover tot problemen leidt. In feite zorgen ontbrekende afspraken tussen vervoerders over verdeling van opbrengsten tot vervelende tariefsprongen voor specifieke groepen reizigers.

De problemen van deze reizigers met de tarieven hangen voor het grootste deel samen met het huidige systeem van tariefeenheden en de degressiviteit in de tarieven van NS. Hierover zijn de eerder genoemde schriftelijke vragen gesteld, maar de antwoorden zijn wat betreft de leden van de ChristenUnie-fractie onvoldoende.

### **Huidige systematiek**

De leden van de VVD-fractie maken uit de beantwoording van de vragen van de leden Ladders en De Boer op dat de reiziger in principe de prijs betaalt voor de kortste route als er meerdere sporen naar Rome leiden. Vervolgens wordt er gesteld dat dit leidt tot inkomstenderving en dat NS de tarieven voor verschillende routes met dezelfde eindbestemming gelijk trekt door tariefeenheden toe te voegen. De leden van de VVD-fractie vragen de staatssecretaris om dit nader uit te leggen. Voorts vragen deze leden wat het beleid van NS is en in welke gevallen er wordt afgeweken van de standaardregel dat de kortste route in rekening wordt gebracht. De leden van de VVD-fractie zien graag aan de hand van enkele rekenvoorbeelden welke consequenties dit heeft voor de reiziger op de Hanzelijn. Hoeveel betalen de leden van de VVD-fractie als ze een enkeltje Lelystad-Kampen kopen ten opzichte van eenzelfde afstand elders in het land? Voorts vragen de leden van de VVD-fractie wat er in de NS-concessie bepaald is met betrekking tot de prijsvorming van kaartjes voor reizigers.

De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat er duidelijkheid moet komen over waarom de complexiteit van de tariefstructuur als gevolg kan hebben dat reizigers mogelijk wel benadeeld worden. Zij vragen de staatssecretaris om te kijken op welke wijze dit op korte termijn opgelost kan worden, zodat reizigers niet meer betalen dan redelijk is. Klopt het dat de problemen zich niet meer zullen voordoen na de beoogde uitfasering van het papieren kaartje? Zo nee, welke problemen blijven dan bestaan en op welke wijze kan dit worden opgelost via afspraken in de concessie 2015–2024 voor NS?

De leden van de PvdA-fractie zijn voorts van mening dat nagedacht dient te worden over meer eenduidigheid in de tarieven van het openbaar vervoer. In eerste instantie zien de leden een rol weggelegd voor de vervoersautoriteit die kan toezien op stroomlijning van kortingsproducten en eenduidigheid in abonnementsstructuren. Mogelijk kan dit uitmonden in een landelijk tarievenkader met ruimte voor regionaal maatwerk. Deze leden vinden het in het belang van de reiziger dat er meer eenduidigheid komt en uitschieters worden aangepakt. Zij vragen de staatssecretaris een reactie op het bovenstaande.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben enkele vragen over het systeem van de tariefeenheden. In de schriftelijke vragen is de vraag gesteld of de staatssecretaris het als concessieverlener acceptabel vindt dat reizigers tussen Lelystad en Zwolle, uitgaande van een jaartrajectkaart, ongeveer € 400,00 meer moeten betalen dan reizigers op even lange trajecten elders in het land, terwijl het om reizen binnen dezelfde vervoerconcessie gaat. In feite wordt deze vraag niet beantwoord. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen nogmaals om op dit concrete praktijkvoorbeeld in te gaan.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben het hierbij nadrukkelijk niet om de gestegen tarieven omdat de trein op de Hanzelijn duurder is dan de vroegere busverbinding of door het feit dat provinciale subsidie op het vroegere busvervoer niet meer van toepassing is. Het gaat puur om de vergelijking van de huidige spoortarieven op vergelijkbare trajecten van NS waartussen dit grote verschil van ongeveer € 400,00 ontstaat. Vindt de staatssecretaris het echt eerlijk dat reizigers op dit korte traject zoveel meer moeten betalen dan andere reizigers in Nederland? En om een ander voorbeeld te noemen: vindt de staatssecretaris het echt eerlijk dat voor een reis van Breukelen naar Woerden 19 tariefeenheden voor 12 kilometer wordt gerekend terwijl voor Haarlem – Amsterdam Sloterdijk slechts 15 tariefeenheden worden gevraagd voor een afstand van 14 kilometer en dat terwijl het om één en dezelfde concessie gaat?

In het antwoord op de schriftelijke vragen wordt alleen uitgelegd dat er voor is gekozen om bij een reis waar meerdere routes mogelijk zijn één zelfde hoeveelheid tariefeenheden te rekenen. De vraag ging echter over reizigers die reizen binnen één traject, waarvoor dus maar één mogelijke route is, die hierdoor moeten boeten omdat zij toevallig wonen op een route die voor een langer traject de kortste route is. Beter gezegd: reizigers tussen Lelystad en Zwolle betalen de hoofdprijs omdat reizigers tussen Amsterdam en Groningen toevallig zowel via Lelystad als via Amersfoort kunnen reizen.

Een eerlijker en transparanter alternatief is volgens de leden van de ChristenUnie-fractie te allen tijde het tarief volgens de kortste route te berekenen tussen begin en eindpunt ongeacht welke route een reiziger volgt. De staatssecretaris heeft volgens de leden van de ChristenUnie-fractie niet aangetoond waarom dit niet zou kunnen. De staatssecretaris stelt alleen dat er in dat geval reizigers kunnen zijn die zich benadeeld kunnen voelen omdat hun traject via een omweg loopt en ze dus «onnodige» kilometers afleggen. De leden van de ChristenUnie-fractie zijn van mening dat dit een niet ter zake doend argument is. Nergens in het openbaar vervoer wordt met hemelsbrede tarieven gerekend. Altijd wordt de werkelijke reisafstand als basis voor het te berekenen tarief gehanteerd. Bovendien zou het omreis-argument binnen het huidige tarief-systeem ook al gelden.

In de schriftelijke vragen is ook gewezen op de vreemde situatie dat een treinkaartje Kampen Zuid-Den Haag Centraal duurder is dan een treinkaartje vanaf Zwolle naar Den Haag Centraal terwijl de trein van Zwolle naar Den Haag onderweg langs Kampen komt. De leden van de ChristenUnie-fractie vinden het niet uit te leggen dat voor minder kilometers in dezelfde trein meer moet worden betaald.

Nog complexer wordt het wanneer er meerdere routes mogelijk zijn van verschillende vervoerders. De touchscreen-kaartautomaten vragen dan soms hoe de klant wil reizen: met alleen NS-treinen (in sommige gevallen is dit een snellere verbinding, maar vaak ook niet) of met een andere vervoerder via de kortste, en dus goedkoopste route. Bij een langere reis wordt deze vraag echter niet gesteld. In antwoord op schriftelijke vragen hierover stelt de staatssecretaris dat de software van de kaartautomaten dit probleem op dit moment niet kan oplossen. Om te voorkomen dat reizigers te veel betalen, melden stickers op de automaten op de relevante stations expliciet dat er een routekeuze mogelijk is. Maar volgens de staatssecretaris zal met de OV-chipkaart de reiziger de route gaan betalen die hij daadwerkelijk reist. De staatssecretaris gaat daarbij echter uit van in- en uitchecken per vervoerder. Er is echter besloten dat één keer in- en uitchecken op het spoor wordt ingevoerd. Is de staatssecretaris het met de leden van de ChristenUnie-fractie eens dat het dan niet meer mogelijk is om op basis van het in- en uitchecken te bepalen met welke vervoerder de reiziger op het spoor reist? Het tariefsysteem zou dit onderscheid volgens de leden van de ChristenUnie-fractie ook niet meer moeten maken. De leden van de ChristenUnie-fractie concluderen dat het huidige tariefsysteem gebaseerd op tariefeenheden, niet eenduidig en transparant is en dat het niet is uit te leggen aan reizigers. Volgens de staatssecretaris biedt het reizigers echter keuzevrijheid en gebruiksvriendelijkheid. De keuzevrijheid voor de te kiezen route hoeft echter niet gekoppeld te worden aan het tarief. Bovendien is controle van de reisroute door de conducteur met reizen op saldo ook niet mogelijk aangezien pas bij het uitchecken de eindbestemming bekend is. Is de staatssecretaris het daarom met de leden van de ChristenUnie-fractie eens dat een koppeling tussen route en tarief niet noodzakelijk is? Deelt de staatssecretaris de analyse dat deze koppeling de facto met reizen op saldo niet meer handhaafbaar is? Volgens de leden van de ChristenUnie-fractie zijn er daarom geen redenen om op het spoor te werken met een tarief gebaseerd op het werkelijke aantal kilometers, uitgaande van de kortste route, ongeacht de vervoerder.

### **Voorbeelden**

De leden van de VVD-fractie vragen de staatssecretaris of zij een toelichting kan geven op de volgende praktijkvoorbeelden van tariefverhogingen in het openbaar vervoer.

- Bewoners uit Strijen worden geconfronteerd met een verhoging van de prijs van het openbaar vervoer (Arriva) van plusminus 50% om naar scholen in Oud Beijerland, Barendrecht of Dordrecht te reizen. Tot nu toe betaalden ouders € 72,00 per maand voor een abonnement voor hun schoolgaande leerlingen (gehele maand reizen – 31 dagen), nu zijn zij € 112,00 kwijt per maand – en dat is dan alleen voor de reis naar school op schooldagen. Zou het kind 31 dagen willen reizen dan kost dat € 140,11. Dit is een verhoging van bijna 100%. Bij een 2-Sterrenabonnement zijn reizigers inclusief korting ruim 80% meer kwijt per maand.
- Op het Arriva-traject 's Gravendeel (Hoeksche Waard) naar Beverwaard (Rotterdam) is sprake van een prijsstijging van € 71,00 naar € 145,00. Dit voorbeeld heeft te maken met betalen per kilometer. Er geldt dus een prijsstijging van meer dan 100%. Er zijn na vele protesten van bewoners in die regio aanpassingen doorgevoerd door Arriva, maar nog steeds is er sprake van een aanzienlijke verhoging in de tarieven.
- Hanzelijn: normaal betaalden reizigers € 119,35 per maand om met de bus van Biddinghuizen naar Zwolle (uitstappen bij het MBO-Deltion College, dus inclusief stadsdienst) te komen. Dit gaat hen nu € 235,00 per maand kosten (€ 50,30 bus Biddinghuizen-Dronten en € 184,70 trein Dronten-Zwolle) en dan kunnen daar nog kosten voor de

- stadsdienst om bij school te komen bij worden opgeteld. Dat is dus een prijsstijging van bijna 100%.
- Ouders van kinderen op de middelbare school in Zwolle zijn gedupeerd door prijsstijgingen in het openbaar vervoer. Sinds de Hanzelijn is geopend zijn deze ouders aangewezen op vervoer van de Hanzelijn, maar deze verbinding kost het dubbele van wat zij er eerst voor moesten betalen. Gebruik van de Hanzelijn kost € 184,70 en dan komen de kosten voor de stadsbus daar nog bij, terwijl zij voorheen een maandabonnement van € 95,00 hadden.
  - Totdat de wijzigingen in de dienstregeling in december 2012 werden geïmplementeerd reden vanuit Zevenaar vier treinen per uur naar Arnhem en zes bussen per uur richting Het Dorp. Gereisd werd met een 3-Sterrenabonnement, kosten € 68,10 per maand. Na de wijziging van de concessies is dat veranderd. Ook zijn de 3-Sterrenabonnementen per 1 januari 2013 afgeschaft. De spoorlijn Zevenaar-Arnhem wordt nu geëxploiteerd door twee maatschappijen, Breng en Arriva, die beide een half-uurdienst uitvoeren. Busvervoer in Arnhem is gewijzigd van Arriva en Syntus naar Breng. Op de treinlijn Zevenaar-Arnhem zijn voor Breng (nog) geen abonnementen te koop. De Breng-vrij kaart is, ondanks dat het dezelfde maatschappij is, niet geldig in de Breng trein. Deze is alleen geldig in de bussen van Breng. Arriva biedt een abonnement aan voor € 103,00 per maand. Voor de bus moet dan nog een Breng-vrij gekocht worden à € 60,00. Totale kosten zijn dan € 163,00, een prijsverhoging van 139%. Daar bovenop zijn abonnementen enkel bij één maatschappij geldig. Je kunt dus geen gebruik maken van de kwartiersdienst en moet wachten op «de juiste trein». Om nog enigszins kostenbewust te zijn en de twee maatschappijen te omzeilen is de enige mogelijkheid om een NS-kaart te kopen. Kosten hiervoor bedragen € 91,40 per maand. Voor de bus moet dan nog een Breng-vrij gekocht worden à € 60,00. Totale kosten zijn dan € 151,40, nog steeds een prijsverhoging van 122%. Voor een uitgebreidere dienstverlening wordt dus een lager bedrag betaald. Als de informatie opgehaald wordt bij 9292 komt het volgende beeld. Hier worden alleen prijsindicaties gegeven en het advies voor het betreffende traject is een NS-abonnement van € 91,40 plus een N-sterabonnement à € 176,10. Samen € 267,50, een verhoging van 239%. Gelukkig melden zij ook de optie van de Breng-vrij kaart à € 60,00 en kom je weer op de eerder genoemde € 151,40. Dit brengt veel verwarring met zich mee.
  - Voorheen kostte een trajectabonnement voor een gecombineerde trajectkaart Rotterdam Blaak – Den Haag twee zones in Rotterdam en één zone in Den Haag € 1.873,50. Deze drie vervoersmodaliteiten stonden op één kaart. Dit gaf men aan bij NS en dan kreeg men de kaart thuis. Men betaalde NS, dus inclusief het bedrag voor de RET en de HTM. De mogelijkheid van deze gecombineerde kaart is afgeschaft waardoor nu moet worden betaald: de NS: € 1.316,00, RET: € 762,00, HTM: € 464,00. Tezamen: € 2.542,00. Meerkosten zijn dus € 669, 50 per jaar.

### **Degressiviteit**

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat er ook een discussie speelt over de opbouw van de huidige tarieven. Deze is nu degressief. Boven de 50 tariefeenheden wordt het tarief per tariefeenheid geleidelijk aan lager en rond de 250 tariefeenheden is het maximum tarief bereikt. Hierdoor is berekening van de ritprijs alleen op basis van een lange tabel mogelijk. Dit maakt de tarieven niet transparant voor de reiziger. Het degressieve tariefsysteem van NS is wel begrijpelijk vanuit het idee dat de trein van oorsprong vooral bedoeld is voor het langeafstandsvervoer. Maar hiermee blijven volgens de leden van de ChristenUnie-

fractie kansen liggen om meer reizigers binnen de stedelijke netwerken te trekken omdat korte ritten per trein verhoudingsgewijs duur zijn. De trein wordt steeds meer de drager van het regionale OV-systeem. Goedkopere parallelle buslijnen verdwijnen of worden vervangen door *feeders* voor het spoor volgens het visgraat- model. Ook daarom verdient de tarief-opbouw op het spoor een herbezinning.

Ook een reis over lange afstand met een pauze is, als de reis niet binnen 35 minuten wordt voortgezet, door het degressieve tariefsysteem veel duurder dan een rechtstreekse reis zonder pauze omdat hij als twee afzonderlijke ritten wordt gezien. Een rit Groningen-Amsterdam zonder korting met tussenstop halverwege is hierdoor circa € 10,00 duurder dan zonder tussenstop.

Een laatste probleem met de degressieve tariefsopbouw is recent aan het licht gekomen en dat heeft te maken met de knip die er ontstaat bij een overstap tussen een regionale spoorvervoerder en NS bij een reis over langere afstand. Doordat het degressieve tariefsysteem in dit geval niet voor de hele reis geldt, maar er in feite sprake is van twee aparte reizen, ontstaan forse tariefstijgingen tot wel € 10,00 per reis waarbij in feite het inmiddels opgeloste dubbele opstaptarief verbleekt. Deelt de staatssecretaris de mening dat dit soort tarieven niet wenselijk zijn? Dit probleem was de directe aanleiding om het papieren treinkaartje nog niet af te schaffen voor grote groepen reizigers op 20 maart jl. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of er inmiddels overleg is geweest met de vervoerders om dit probleem op te lossen. Deelt de staatssecretaris de mening dat een degressief tariefstelsel alleen kan werken als het geldt voor het hele spoorwegnet en er afspraken worden gemaakt tussen de vervoerders over de verdeling van de opbrengsten zoals in het tijdperk voor de OV-chipkaart?

### **HSL-Zuid**

Tot slot vragen de leden van de ChristenUnie-fractie aandacht voor de tarieven op de HSL-Zuid. Nu deze concessie wordt geïntegreerd met het hoofdrailnet vraagt deze leden of dit niet aanleiding is om ook de tarieven te integreren. De leden van de ChristenUnie-fractie zien verschillende bezwaren tegen handhaving van het toeslagsysteem.

Allereerst zijn er vraagtekens te zetten bij de grondslag van de toeslag. De reistijdwinst van de HSL-Zuid ten opzichte van de oude verbinding is weliswaar groot, maar dit wordt voor het grootste deel veroorzaakt doordat de route korter is dan de oude route. Als de effectieve snelheid van de verbinding Amsterdam Centraal-Rotterdam Centraal via de HSL met het nieuwe V250 materieel (97,5 km/uur) wordt vergeleken op basis van de hemelsbrede afstand met de reguliere intercity Amersfoort-Zwolle (104,3 km/uur), Utrecht-Den Bosch (98,9 km/uur), Amersfoort-Apeldoorn (98,8 km/uur) en Breda-Tilburg (98,7 km/uur), blijken deze verbindingen stuk voor stuk sneller te zijn dan de HSL, terwijl voor deze verbindingen geen toeslag geldt.

Een praktisch bezwaar tegen het toeslagsysteem is dat dit het reizen voor grote groepen reizigers moeilijker maakt, doordat zij niet altijd de eerstvolgende trein kunnen kiezen. Dit kan momenteel wel met een OV-chipkaart met reizen op saldo. Er is ooit sprake geweest van toeslag-palen op perrons voor «impulsreizigers». Is dit nog steeds de bedoeling, zo vragen deze leden? Volgens de leden van de ChristenUnie-fractie kan zo een extra handeling tot chaotische situaties voor de reiziger leiden, als bij verstoringen tot op het laatste moment onduidelijk is welke trein (als eerste) zal rijden. Ook maakt een aparte toeslagpaal het reizen voor niet-frequente reizigers, zoals toeristen, onduidelijker.

Feitelijk is er zelfs sprake van een dubbele toeslag. NS rekent voor het traject Schiphol-Rotterdam dezelfde hoeveelheid tariefeenheden voor de HSL als voor de oude lijn, terwijl de verbinding korter is. Reizigers kunnen

uiteeraard met het oude tarief gebruik blijven maken van de oude route. De reistijd via deze route is echter toegenomen doordat de intercity's vaker stoppen. De reiziger heeft dus alleen de keuze tussen langer onderweg zijn dan voorheen of meer betalen.

De mogelijkheid wordt open gehouden om ook een toeslag te heffen op andere intercity's die in de toekomst gebruik zullen maken van de HSL-Zuid als deze sneller zijn dan de huidige verbinding. Op grote delen van het Nederlandse spoorwegnet zal zo een hybride tariefsysteem ontstaan dat niet duidelijk is voor de reiziger en op een inconsequente manier deels afhankelijk is van afstand en deels van reistijd of alleen van de afstand. Daar komt bij dat voor intercity's ook geen hogere tarieven worden gehanteerd terwijl ze sneller zijn dan sprinters.

De leden van de ChristenUnie-fractie pleiten er daarom voor om de integratie van de HSL-Zuid in het hoofdrailnet te combineren met een volledige integratie van de tariefsystemen.