

Aan de voorzitter en leden van de Vaste commissie voor
Infrastructuur en Milieu van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG



uw brief van	uw kenmerk	ons kenmerk	datum
---	---	DROW 07208/2015	23 januari 2015
onderwerp			
Gebruiksvergoeding regionaal spoor			

Geachte mevrouw, geachte heer,

Graag vragen wij uw aandacht voor de effecten van de rijksbezuinigingen op het regionaal openbaar vervoer in het algemeen en de stijging van de gebruiksvergoeding voor het spoor in het bijzonder. Deze stijging raakt het regionaal spoor als belangrijke schakel in het Nederlandse OV-netwerk hard. Daarmee doet het afbreuk aan de ambitie van uw Kamer om een betaalbare deur tot deur reis voor alle reizigers in het beleid voorop te stellen. Wij steunen daarom de vervoersbedrijven in hun eerder geuite bezwaar tegen deze verhoging.

In aanvulling op de schriftelijke vragen die uw commissie op 3 december 2014 aan de staatssecretaris heeft gesteld zetten wij onze bezwaren graag uiteen.

De minimale indexering van de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU), de afschaffing van het accijnsvoordeel op Rode Diesel en de stijging van de beheer en instandhoudingskosten bij nieuwe spoorprojecten leiden tot forse extra exploitatiekosten voor het regionaal openbaar vervoer.

De stijging van deze gebruiksvergoeding die vervoerders voor het gebruik van het regionaal spoor aan Prorail afdragen, komt hier nog eens bovenop. De stijging loopt op tot 20% voor alle categorieën vervoerders in 2016 ten opzichte van de huidige gebruiksvergoeding. Alleen al voor provincie Overijssel betekent dit een structurele stijging van de kosten met 1,6 miljoen euro ten opzichte van het jaar 2014. Deze rijksbezuinigingen zullen negatieve consequenties voor de reizigers in het openbaar vervoer en in het bijzonder het regionaal spoor hebben.

Tot op heden heeft de discussie over de gebruiksvergoeding zich vooral tussen ministerie van I&M, ProRail en regionale vervoerders afgespeeld. Als provincies zijn wij echter als opdrachtgever van het regionaal openbaar vervoer ook belanghebbende en vaak opbrengstverantwoordelijk.

Inlichtingen bij : ir. C.B. (Cees) Kamphuis
Doorkiesnummer : (06) 2890 1271
Bijlagen : geen

Aan de landelijke spoortafel van 2 oktober jongstleden is dit probleem door de provincies dan ook naar voren gebracht. Als reactie op onze zorgen wees de staatssecretaris op het feit dat zij gebonden is aan het kabinetsbesluit, welke ook door uw Kamer is vastgesteld, om de bezuiniging via de stijging van de gebruiksvergoeding door te belasten. De staatssecretaris toonde zich wel bereid om een nadere toelichting op de stijging te geven maar ziet geen ruimte om de tariefstructuur aan te passen.

Er zijn een aantal redenen waarom wij de oproep van de regionale vervoerders willen steunen:

1. De stijging van gebruiksvergoeding raakt de reiziger op het regionale spoor harder dan de reiziger op het hoofdrailnet. Doordat de regionale lijnen minder intensief worden bereden en minder passagiers kennen, stijgen de kosten per reizigerskilometer op het regionaal spoor onevenredig hard ten opzichte van de kosten per reizigerskilometer op het hoofdrailnet.
2. Het regionale spoor vormt een essentiële schakel in de gezamenlijke ambitie van de overheden om een betaalbare deur-tot-deur reis mogelijk te maken. De ambitie komt nu onder druk te staan. Afgelopen jaren is flink geïnvesteerd in zowel de infrastructuur als materiaal op het spoor. Ook de provincies investeren fors in de gedecentraliseerde spoorlijnen. Hierdoor is het aantal reizigers en de klantwaardering sterk gestegen. De extra kosten voor de gebruiksvergoeding zullen uiteindelijk ook leiden tot stijging van de kosten voor de reizigers en dit zal uiteindelijk leiden tot vraaguitval en minder reizigers op de regionale lijnen. Het regionaal vervoer dreigt hiermee in een negatieve spiraal terecht te komen (bezuinigingen – minder reizigers) die door de decentralisatie van de regionale spoorlijnen juist doorbroken was.
3. Voorzieningen op de regionale spoorlijnen zijn veel minder uitgebreid dan op het hoofdrailnet. Het merendeel van de regionale lijnen is enkelsporig en niet geëlektrificeerd. Daardoor moeten wij gebruik maken van dieseltreinen, die door de afschaffing van het accijnsvoordeel op Rode Diesel per kilometer gemiddeld al flink duurder geworden zijn.
4. Vanaf 2000 hebben de regionale vervoerders in opdracht van de provincies uitsluitend lichtgewicht treinstellen aangeschaft welke de infrastructuur minder belasten, minder geluid maken en een lager brandstofverbruik kennen. In de huidige gehanteerde gewichtsklassen en tarieven in de gebruiksvergoeding wordt daar geen rekening mee gehouden en wordt de bereikte efficiencywinst teniet gedaan.

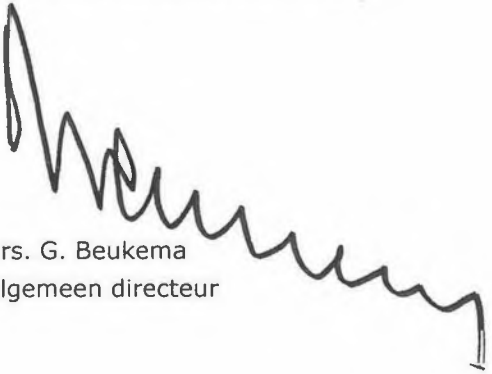
Aanpassing tariefstructuur voor evenwichtige verdeling

De provincies gaan graag met de staatssecretaris en de vervoersbedrijven in overleg over de mogelijkheden in aanpassing van de tariefstructuur waardoor de effecten van de stijging van de gebruiksvergoeding voor het regionaal spoor worden verzacht. Het is ons duidelijk dat de consequenties van een aanpassing een verschuiving van de lasten van regionaal spoor richting het hoofdrailnet betekent. Gelet op de investeringen in het hoofdrailnet en de veel grotere gebruikswaarde van de infrastructuur daar, lijkt ons dat goed verdedigbaar. Bovendien wordt de verhoging over veel meer reizigerskilometers verspreid, zodat de verhoging van het kilometertarief per reis veel lager uitpakt dan op de regionale lijnen.

Wij doen daarom een beroep op uw commissie om deze problematiek opnieuw bij de staatssecretaris onder de aandacht te brengen en haar te vragen om in nauwe afstemming met het IPO een nieuwe tariefstructuur voor de gebruiksvergoeding op te stellen die de reiziger op het regionaal spoor minder hard raakt.

Een afschrift van deze brief is aan de staatssecretaris van I&M en de FMN gestuurd.

Met vriendelijke groet,
INTERPROVINCIAAL OVERLEG

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'G. Beukema', written in a cursive style.

drs. G. Beukema
algemeen directeur