

Vergaderjaar 2003–2004

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 62

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 februari 2004

Tijdens het vragenuurtje van 30 september 2003 Handelingen der Kamer II, vergaderjaar 2003–2004, nr. 7, blz. 257–259 heeft de heer Duyvendak zijn zorgen geuit over de ontwikkeling van de Interliner naar aanleiding van een artikel van Harry van Gelder «*Marktwerking nekt lucratieve groene streep*» in de Volkskrant van 26 september 2003. Volgens dit artikel zou het Interliner-netwerk als gevolg van marktwerking (Wet Personenvervoer 2000) aan het aftakelen zijn. In het vragenuurtje heb ik toegezegd een kort onderzoek te laten doen naar de achtergronden en ontwikkelingen van de Interliner¹. Het onderzoek is thans afgerond en heeft aangetoond dat het aantal Interliners weliswaar fors is afgenomen, maar dat er voor de verdwenen lijnen veelal alternatieve sneldiensten in de plaats zijn gekomen. Per saldo is het aantal reizigers in dit segment van het openbaar vervoer hierdoor in de periode 2000–2003 met circa 3% gedaald. Op de totale omvang van het stads- en streekvervoer is de invloed minder dan 0,1%. Onderstaand zal het hier voorgaande worden toegelicht.

De oorspronkelijke formule van het concept Interliner werd in 1994 door Verenigd Streekvervoer Nederland (VSN) gelanceerd met de volgende definitie: «*De Interliner is een modern Interlokaal vervoersysteem, onderdeel van het landelijke openbaar vervoernet, voor mensen die vlot en op tijd op hun plaats van bestemming willen zijn. De Interliner biedt de zekerheid van betrouwbaarheid, service en aansluiting, waardoor de klant ontspannen en comfortabel reist.*»

Dit concept stuitte vanwege het relatief hoge tarief op bezwaren van reizigers. De minister stelde vervolgens dat het hoge tarief slechts toepasbaar was indien voldaan werd aan de volgende voorwaarden:

- Er bleef ook een gewone streeklijn (onderliggend net) rijden;
 - Er werd voldaan aan bepaalde snelheidseisen;
 - De Interliner was tenminste 20% sneller dan het onderliggend busnet.
- Bovendien werd slechts rijksbijdrage (suppletie) verstrekt over het Nationaal Tarief Systeem(NTS)-deel van het tarief.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Vanaf 1998 begon het vertrouwen in de (dure) Interlinerformule te verminderen. De reden hiervoor was enerzijds het kostenniveau waar meer dan voorheen kritisch naar werd gekeken en anderzijds de organisatorische aspecten (dreigende opsplitsing van VSN, managementwisselingen). Gevolg was het niet onderhouden van de formule. Er werd niet meer geïnvesteerd in nieuwe Interliners, financiële risico's werden gemeden en er werd bespaard op abri's en bussen. Uiteindelijk verminderde ook het aantal Interliners en passagiers.

Van de 28 Interliners die er in 2000 reden zijn er in 2004 nog 5 over; 4 Interliners zijn – mede door de relatief kleine reizigersaantallen – geheel verdwenen en 1 werd opgeheven met de komst van de Zuidtangent. Verder werden er 8 omgezet in reguliere sneldiensten tegen het normale, lagere bustarief en 10 in alternatieven zoals de Q-liner¹ en de grijze Interliner². Van één herkenbare formule is geen sprake meer. Op het aantal reizigers heeft dit echter weinig effect gehad. Ondanks het teloorgaan van het Interliner-netwerk is in vergelijking met het jaar 2000 slechts 3% van de passagiers verloren gegaan voor het openbaar vervoer. In absolute getallen betreft dit 160 000 van de 5,64 miljoen reizigers.

Samengevat kan worden geconcludeerd dat het Interliner-netwerk inderdaad als netwerk niet meer bestaat. Het verval is echter al vóór de marktwerking ingetreden en vloeit mede voort uit kostenoverwegingen en organisatorische ontwikkelingen. De meest(e) gebruikte verbindingen worden nog steeds bediend, soms met iets minder comfort en vaak tegen lager tarief dan met de Interliner. Het aantal reizigers in dit deel van de markt is min of meer stabiel.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

¹ De Q-liner: een initiatief van Arriva, waarbij snelheid en comfort vrijwel gelijk blijven aan de Interliner en het tarief in de spits gelijk is aan de Interliner en in de dal zelfs lager is dan voorheen.

² De grijze Interliner een initiatief van Haaglanden en Connexxion dat geen hoger tarief kent.