



LANDELIJK OVERLEG
CONSUMENTENBELANGEN
OPENBAAR VERVOER

Aan
NS Reizigers
Directeur commercie
Hans Peters
Postbus 2025
3500 HA Utrecht

Contactpersoon
Arnoud Frerichs
Datum
28 juli 2014
Ons kenmerk
Locov 2014-156768
Onderwerp

Doorkiesnummer
070-4569556
Bijlage(n)
1
Uw kenmerk
CC/PA/TD-689

Advies andere prijssystematiek bij internationale tarieven

Geachte heer Peters,

Op 30 juni 2014¹ heeft u ons, de consumentenorganisaties in het Locov, advies gevraagd over een andere prijssystematiek bij internationale tarieven. Wij voldoen graag aan uw verzoek. Wij in ons advies eerst kort stil bij het verleden van dit dossier en vervolgens gaan wij in op uw adviesvraag.

Wat voorafging

In het verleden zijn wij vrij kritisch geweest over de tariefberekening van de internationale tarieven. Aanleiding tot onze eerdere kritische opmerkingen was de herinvoering van de verhoogde prijzen in december 2013 op de Intercity Brussel. Hierdoor verdween het met het binnenlandse net geïntegreerde tarief zoals dit gold in 2011 en 2012. Onze bezwaren waren tweeledig:

- a. Een hoger tarief voor de Intercity Brussel – met een vanaf 2005 telkens groeiend prijsverschil ten opzichte van het binnenlands tarief – is niet te rechtvaardigen vanuit criteria die voor de reiziger van belang zijn; de IC Brussel onderscheidt zich in snelheid en comfort niet positief van binnenlandse intercity's.
- b. Het aparte tarief voor de IC Brussel is sinds 2011 niet meer geïntegreerd met het tarief op het binnenlandse net. Hierdoor ontstonden flinke extra prijsstijgingen voor reizen van en naar stations buiten het toepassingsgebied van het IC-Brussel-tarief.

Na ons kritisch advies over deze twee aspecten hebben wij, in nader overleg met u, vastgesteld dat uw en onze opvattingen over aspect (a) blijven verschillen, maar dat u samen met ons een betere oplossing voor aspect (b) wilt

¹ CC/PA/TD-689 Berekening andere prijssystematiek internationale verbindingen

Secretariaat

Bezoekadres
Plesmanweg1-6
2596 JG DEN HAAG

Postadres
Postbus 20905
2500 EX DEN HAAG

Telefoon (070) 456 8999
Telefax (070) 456 9393

Bereikbaar vanaf ns-station cs en vanaf ns-station hs met tramlijn 9.

In het Locov hebben zitting: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, NS, ProRail, ANWB, Consumentenbond, Ieder(in), Fietsersbond, Landelijke Studentenvakbond, Ouderenorganisaties CSO en ROVER.

onderzoeken. Hierover hebben wij, zoals u in uw adviesaanvraag al aangeeft, in twee constructieve themasessies met elkaar gesproken. Wij stellen dit zeer op prijs.

Advies over de prijsberekingsmethode met doorgaande degressie

Met dit advies bevestigen wij dat het in de laatste themasessie besproken scenario, met doorgaande degressie over het gehele Nederlandse deel van de reis, ons het minst slecht lijkt. In dit scenario is de verdeling van de meerkosten over het binnenlandse tarief meer evenwichtig dan in de andere scenario's. De meerkosten worden, naar onze opvatting, eerlijker dan in de huidige situatie verdeeld over de verschillende groepen grensoverschrijdende reizigers, te weten: degenen met en zonder overstap op de internationale trein, en de reizigers met een relatief kort en lang deel van de reis in Nederland.

De overgang naar een evenwichtiger verdeling van het prijsverschil tussen internationaal en nationaal tarief leidt tot prijsdalingen voor de ene groep reizigers en tot prijsstijgingen voor de andere. Dit is onvermijdelijk, gezien uw uitgangspunt dat de gewijzigde prijssystematiek per saldo dezelfde meeropbrengsten boven het binnenlands tarief moet opleveren (zie a).

Advies over het invoeringsmoment van de gewijzigde prijsberekingsmethode

Met ingang van 15 december 2013 heeft u de tot december 2012 toegepaste prijsberekings-methode hersteld en de prijzen deels verhoogd. De verhoging ging nog niet tot het niveau van 2012. Dit laatste wilt u, gecorrigeerd voor de inflatie, per december 2014 alsnog doen. Voor de reizigers die in Nederland overstappen wordt deze extra prijsverhoging gecompenseerd door het effect van de gewijzigde prijsberekingsmethode. Voor de internationale reizigers die niet overstappen ontstaat een stapeling van twee extra prijsverhogende effecten bovenop de basis-prijsverhoging van inflatie plus doorberekening van de verhoogde gebruiksvergoeding (kabinetsmaatregel). U stelt terecht de vraag of deze stapeling wel raadzaam is.

In uw adviesaanvraag legt u ons twee opties voor:

1. het tegelijkertijd doorvoeren van de extra prijsverhoging voor de IC Brussel en de nieuwe prijsberekingsmethode;
2. het met een jaar uitstellen van de nieuwe prijsberekingsmethode.

Het stapelen van prijsverhogende effecten vinden wij zeer ongewenst. Uw tweede optie heeft echter ook een belangrijk nadeel. De scheve verdeling van het prijsverschil over wel en niet overstappende reizigers blijft in de tweede optie nog een jaar langer bestaan. Het wordt zelfs versterkt door de extra verhoging van het tarief van de IC Brussel ten opzichte van het nationale tarief.

Wij willen u, gezien het bovenstaande een derde optie in overweging geven. Deze derde optie behelst doorvoering van de gewijzigde prijsberekingsmethode in december 2014 en het uitstellen van de extra tariefsverhoging van de IC Brussel. Het is, zoals eerder met u besproken, niet onze bedoeling met u een discussie te blijven voeren over de redelijkheid van dit tariefverschil. Maar als u terug wilt naar het prijsverschil van 2012, dan menen wij dat daar voor de reizigers op de Brussel-verbinding ook een kwaliteit tegenover moet staan. De kwaliteit zou vergelijkbaar moeten zijn met die in 2012. Dat is wat de reistijd Amsterdam - Brussel betreft zeker nog niet het geval. De reistijd op deze verbinding is in 2015 een half uur langer dan in 2012. Wij stellen voor dat u de resterende prijsverhoging koppelt aan het moment dat in de reistijd een wezenlijke verbetering optreedt.

Tenslotte

Los van het hierboven gegeven advies willen wij u nogmaals onze zorg kenbaar maken over de forse extra prijsstijgingen sinds 2005 op de internationale intercityverbindingen via Roosendaal, Arnhem en Oldenzaal. Inmiddels liggen de prijzen voor het Nederlandse trajectdeel gerekend vanaf bijvoorbeeld Amsterdam voor de IC Berlijn en de ICE al 42% respectievelijk 52% boven het binnenlands tarief. In 2015 zal dit stijgen² tot 51%, respectievelijk 56%. Voor het Nederlandse traject met deze internationale treinen betaalt de reiziger in feite een toeslag bovenop het binnenlandse tarief van bijna 12, respectievelijk ruim 10 euro. De reissnelheid verschilt daarbij niet of nauwelijks van de gewone intercity's op dit traject. Wij vinden deze opslagen boven het binnenlands tarief buitensporig hoog. Het zijn opslagen die in bijvoorbeeld Duitsland alleen worden gevraagd voor treinen die werkelijk over een hogesnelheidsverbinding rijden met snelheden in de orde van grootte van 300 km/u.

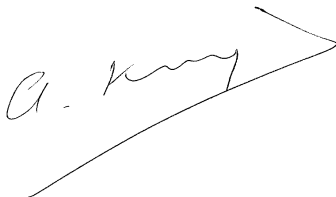
De opslag voor de IC Brussel is minder hoog, maar bedroeg in 2012 tussen Amsterdam en grens Roosendaal toch ook al 26% (een bedrag van ruim 5 euro). In de bijlage hebben wij ter illustratie in grafiekvorm de ontwikkeling van de opslag voor de genoemde internationale intercity's ten opzichte van het binnenlands tarief weergegeven.

Wij vrezen dat deze sterk verhoogde tarieven ontmoedigend werken voor reizigers die simpelweg de trein willen nemen naar een stad over de grens en die zich niet kunnen of willen binden aan de eisen die vroegboekkortingen stellen. Met een minder hoge tariefdrempel zou de trein op deze grensoverschrijdende verbindingen voor meer mensen een aantrekkelijk alternatief worden.

Wij zijn natuurlijk van harte bereid het advies nader toe te lichten wanneer u dit wenst.

Met vriendelijke groeten,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV,
namens deze,



Arriën Kruyt

² Voor het binnenlands tarief van 2015 hebben wij de aanname gedaan dat de CPI 1,5% is (dat is de huidige schatting), er een extra infraverhoging van 1% is en een eenmalige korting van 0,17% (zie concessie; i.v.m. dubbel opstaptarief), dus een totale prijsverhoging van 2,33%.

Bijlage: ontwikkeling 'grenstoelage' ten opzichte van de binnenlandse prijzen sinds 2005.

Opmerking: de daling van de binnenlandse enkele reis prijzen tussen 2009 en 2011 is te verklaren uit de invoering van het enkele reis tarief en de afschaffing van het retour tarief dat voordeliger was dan twee enkele reizen.

