



LANDELIJK OVERLEG
CONSUMENTENBELANGEN
OPENBAAR VERVOER

Aan
drs. J.P.B. Huberts
Directievoorzitter NS Reizigers
Postbus 2025
3500 HA Utrecht

Contactpersoon
drs. A. Frerichs
Datum
1 september 2010
Ons kenmerk
Locov 2010/141
Onderwerp
Advies tarief 2011

Doorkiesnummer
070-351 9556
Bijlage
-
Uw kenmerk
CC/PA/LO-541

Geachte heer Huberts,

In uw brief van 26 juli 2010¹ vraagt u ons, de consumentenorganisaties in het Locov, advies over uw voorgenomen tarieven voor 2011. Ons advies vindt u hieronder terug. Wij adviseren in de volgorde van uw adviesaanvraag en zijn uiteraard bereid het advies nader toe te lichten.

Advies tarief 2011

Allereerst willen wij u adviseren de klanten van alle wijzigingen die doorgevoerd worden zeer goed op de hoogte te stellen. Wij vinden het van groot belang dat de reizigers weten waaraan zij toe zijn. Dat is zeker in deze tijd, waarin er veel gebeurt in de OV-branche, geen overbodige luxe.

Tariefaanpassing

U stelt dat NS streeft naar een gematigd tariefbeleid. Wij ondersteunen dit streven. Wij vinden het daarom positief dat de tarieven niet meer stijgen dan de inflatie.

Derde en laatste stap Enkele reisstructuur

In een eerder stadium hebben wij inderdaad geadviseerd over de introductie van de Enkele reisstructuur. Ons advies was afwijzend, maar u heeft uw voornemen gehandhaafd en de eerste stappen van de Enkele reisstructuur ingevoerd in 2009 en 2010. Wij zijn nog altijd niet gelukkig met uw beslissing, maar nu deze is geëffectueerd vinden wij het verstandig dat u de derde en laatste stap laat samenvallen met de jaarlijkse tariefaanpassing op 1 januari 2011.

¹ Locov 2010-132 adviesaanvraag tarief 2011

Secretariaat

Bezoekadres
Koningskade 4
2596 AA DEN HAAG

Postadres
Postbus 20906
2500 EX DEN HAAG

Telefoon (070) 351 8999
Telefax (070) 351 9393

Bereikbaar vanaf ns-station cs en vanaf ns-station hs met tramlijn 1.

In het Locov hebben zitting: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Nederlandse Spoorwegen, ANWB, Consumentenbond, Chronisch zieken en Gehandicapten Raad Nederland, Fietsersbond, Landelijke Studenten Vakbond LSVb, Ouderenorganisaties CSO en ROVER.

Onderdeel van de Enkele reisstructuur is de gewijzigde prijsberekening van Via-kaartjes. Met ingang van 1 januari 2011 wilt u de prijs van deze kaartjes berekenen als de optelsom van twee afzonderlijke enkele reizen. Dit betekent een prijsstijging ten opzichte van de traditionele berekeningswijze, doordat de vaste voet tweemaal wordt berekend en een deel van de prijsdegressie – een elementair onderdeel van de NS-tariefopbouw – wegvalt. Zodoende betalen reizigers in de nieuwe situatie voor dezelfde vervoerprestatie (uitgedrukt in aantal tariefeenheden) een hogere enkele-reis prijs als zij een 'via-route' volgen dan wanneer zij dat niet doen.

De prijsstijging van 'via'-reizen is in feite dezelfde als die waarmee een reiziger bij gebruik van de OV-chipkaart wordt geconfronteerd als hij zijn reis van A naar B op een tussenstation onderbreekt en daarbij het station verlaat. Ook dit betekent dat hij méér betaalt voor dezelfde vervoerprestatie (wat hij in dit geval nog kan voorkomen door een papieren kaartje te kopen).

Wij hebben in het LOCOV met u gesproken over het tarifair opdelen van enkele reizen met een onderbreking en enkele reizen met een 'via'-route. Het prijsverhogende effect daarvan vinden wij ongewenst. Wij waren tot dan toe in de veronderstelling dat technische beperkingen u hiertoe dwongen. Gebleken is dat u deze tarifaire opdeling ook als wenselijk ziet. Uw uitgangspunt is dat een rit tussen twee stations een vaste prijs moet hebben, ongeacht het voorafgaande deel van de reis. U acht dit principe belangrijker dan het prijsverhogende effect dat daaraan kleeft (en dat u waar mogelijk tevens doorvoert in het papieren equivalent). Daarin verschillen wij met u van mening.

Het ideaalbeeld is wat ons betreft, dat bij reizen op saldo de op één dag afgelegde afstanden bij elkaar worden opgeteld voor het berekenen van de uiteindelijk door de reiziger te betalen prijs, met het dagkaarttarief als plafond. Daarmee zou de OV-chipkaart aanzienlijk aan klantvriendelijkheid kunnen winnen.

Railrunner

De verlaging van de leeftijdsgrens voor een begeleider achten wij positief en logisch.

Assortiment

NS is voornemens een aantal kaartsoorten uit het assortiment te nemen. Hierop reageren wij per kaartsoort.

5-retourkaart en 5-dagkaart

We kunnen ons voorstellen dat deze kaart vervalt, gezien de mogelijkheid van de huidige kaartautomaten om in één keer meerdere kaartjes te kopen. Wel zou het huidige maximum van vier kaartjes dan op zijn minst moeten worden opgetrokken tot vijf kaartjes.

Weekendretour

Het onderscheid tussen retour en weekendretour zit niet in de prijs, maar in de geldigheidsduur. Wij adviseren u daarom, het weekendretour als aparte kaartsoort te laten vervallen en de voorwaarden van toepassing te verklaren op het gewone retour: wie op een zaterdag de heenreis maakt, mag het kaartje tot het einde van datzelfde weekend gebruiken voor de terugreis. Wij zouden het voorbarig vinden om de reiziger deze mogelijkheid te ontnemen. Het blijft immers gemakkelijker om één kaartje te kopen dan twee kaartjes. Dit gemak is nog steeds relevant, omdat de OV-chipkaart nog niet volledig is ingevoerd. Bovendien wordt er nog overlegd over het productportfolio.

Rondreis

De Rondreis is een nuttige kaartsoort. Deze propositie sluit, evenals het via-kaartje, aan bij de gebruiksvrijheid van de auto (kris-krasverplaatsingen, meerdere verplaatsingen op een dag). Het kaartje kan nog niet worden gemist, omdat op een aantal regionale spoorlijnen nog niet met saldo kan worden gereisd. Zo lang zijn er papieren kaartjes nodig om de doorgaande reiziger goed te bedienen. En ook hier geldt dat we adviseren te wachten tot de nieuwe portfolio is uitgekristalliseerd.

Omwegbewijs

Ook de afschaffing van het omwegbewijs vinden wij voorbarig. Zolang er nog papieren kaartjes verkocht worden, hoort daar ook een Omwegbewijs bij. Vooral voor trajectkaarthouders is het een zinvolle toevoeging. Zij willen soms een deel van hun abonnementsroute met een omweg afleggen (bijvoorbeeld een trajectkaarthouder Utrecht – Eindhoven die wil omreizen via Tilburg). Het Omwegbewijs zorgt ervoor dat de reiziger in zo'n geval alleen de extra tariefeenheden betaalt. Daarmee is het duidelijk goedkoper dan een Via-kaartje, waarmee de reiziger de vaste voet en een deel van de tariefeenheden dubbel betaalt, en waarvoor u bovendien nog een extra prijsverhoging doorvoert door hiervoor de prijs van twee afzonderlijke reizen te berekenen. Het lage percentage verkochte Omwegbewijzen vinden wij niet relevant, omdat u zeer weinig bekendheid geeft aan het bestaan ervan. Het is bijvoorbeeld niet te vinden op de NS-website. Ook is het Omwegbewijs nooit verkrijgbaar gesteld in de kaartautomaat (terwijl dat in de huidige generatie automaten toch gemakkelijk moet kunnen). De urgentie van de afschaffing van het Omwegbewijs is ons niet duidelijk, net zo min als bij de Rondreis. Wij voeren liever eerst de discussie over het productportfolio, en wij hadden ook verwacht dat die volgorde gehanteerd zou worden.

Met vriendelijke groet,
DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV,
namens deze,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'G.B.M. Leers'. The signature is stylized with a large initial 'G' and a long horizontal stroke at the end.

drs. G.B.M. Leers