



LANDELIJK OVERLEG CONSUMENTENBELANGEN OPENBAAR VERVOER

NS
Directeur NS International
Heike Luiten
Postbus 2025
3500 HA Utrecht

Contactpersoon: A. Frerichs
Datum brief: 23 augustus 2024
Kenmerk brief: Locov 2024-231547
Bijlage(n) bij brief: -

Onderwerp: Advies tarieven en assortiment IC Brussel

Geachte mevrouw Luiten,

In uw brief van 12 juli 2024 (met kenmerk CC/PA/TD-973 Adviesaanvraag Tarieven en Assortiment IC Brussel) vraagt u ons, de consumentenorganisaties in het Locov, advies over voorgenomen wijzigingen van de tarieven en het assortiment van IC Brussel per start dienstregeling 2025. Wij gaan graag in op uw adviesverzoek.

U vraagt dit advies omdat u in de nieuwe concessie verplicht bent om 2x 16 treinen per dag per richting te rijden tussen Amsterdam en Rotterdam enerzijds en Brussel anderzijds. Wij zijn uiteraard blij dat er vaker treinen gaan rijden en dat de IC verbinding vanuit Amsterdam ook nog eens sneller wordt. Reizen van Amsterdam Zuid naar Brussel Zuid of van Rotterdam Centraal naar Antwerpen Centraal moet in onze optiek net zo laagdrempelig en betaalbaar zijn als reizen van Amsterdam Zuid naar Groningen of van Rotterdam Centraal naar Eindhoven Centraal. Wij zijn daarom blij met de nieuwe aanmerkelijk snellere verbinding en ook blij met de tariefverlaging die u doorvoert voor intercity Brussel via de klassieke route.

Gelijktijdig constateren we dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat u - naast het rijden van deze treinen- vrijwel geen eisen oplegt. Daardoor heeft u veel vrijheid bij onder andere het onderwerp van deze adviesprocedure, de ticketing.

Wij benadrukken daarom graag dat wij uw voorstellen vanuit het perspectief van de reiziger bekijken en niet vanuit uw bedrijfseconomische perspectief. U heeft een gereguleerd monopolie gekregen van het ministerie. Dat maakt volgens ons dat u extra voorzichtig moet zijn wanneer de regulering u veel mogelijkheden geeft. U hoeft immers niet van al deze mogelijkheden gebruik te maken.

Daarnaast behandelen wij de IC Snel en IC Klassiek als aparte producten. De kaartjes voor deze trein zijn in uw voorstel immers niet uitwisselbaar en de routes en treinen zijn verschillend. Wij zien de verbinding met Brussel daarom bestaan uit twee losse IC verbindingen. Wij vinden het overigens wel in het belang van de reiziger om deze tickets uitwisselbaar te maken.

Wij hebben dit advies aan TreinTramBus voorgelegd. Zijn het eens met ons advies.

Hoofdlijnen advies

Hoofdlijnen van uw uitgangspunten

Voor uw voorstel hanteert u een aantal uitgangspunten ("kaders" genoemd in uw aanvraag). Wij zijn verheugd en onderschrijven u doel tot het bereiken van een modal shift door reizigers uit de auto in de trein te verleiden. Gelijktijdig herkennen wij dat er reizigers zijn die flexibel willen reizen en reizigers die goedkoop willen reizen. Wij herkennen ons niet uw wens tot het spreiden van reizigers over de treindiensten. Wij herkennen ons ook niet uw uitwerking van de eerste genoemde uitgangspunten. Wij zijn van mening dat de klantwens voorop moet staan. Als de vraag op IC Snel groter is dan op de IC Klassiek, dan heeft investeren in hogere frequenties en zitplaatsaantallen op deze verbinding de voorkeur boven het verplaatsen van deze reizigers naar de langzamere IC Klassiek. Voor het bereiken van een modal shift is bovendien een aantrekkelijk product in reistijd, kwaliteit en prijs nodig. Reizigers 'verplaatsen' naar IC Klassiek hoort daar volgens ons niet bij.

Hoofdlijnen IC Snel Amsterdam-Brussel

U wil voor deze verbinding een forse tariefsverhoging doorvoeren. Voor reizigers die van Amsterdam Zuid naar Brussel Zuid reizen via de IC Snel wilt u een Full Flex tarief rekenen van 73 euro. Dit is ruim 30% duurder dan het huidige full flex tarief van de intercity Brussel (55,70 euro) en bijna 150% duurder dan een vergelijkbare rit van Amsterdam Zuid naar Groningen. U stelt dat dit bedrag is gebaseerd op de positionering die past bij de karakteristieken van deze trein. Maar het materieel dat u voor deze verbinding wilt inzetten gebruikt u ook voor

binnenlandse treinen. Het comfort van de trein is daardoor niet onderscheidend van een binnenlandse trein. Om deze reden zien wij een hoger tarief hiervoor niet als gerechtvaardigd.

U geeft aan met de IC Brussel bij te willen dragen aan de modal shift en wilt stimuleren dat reizigers de trein nemen in plaats van de auto. Volgens de ANWB-routeplanner kost een rit met een gemiddelde auto van Amsterdam Zuid naar Brussel Zuid 28,15 euro. U voorstel is gezien het prijsverschil niet concurrerend genoeg en draagt volgens ons niet bij aan de door u gewenste modal shift.

U wilt reizigers een Mid Flex tarief geven van 15% tot 65% korting. Hiervoor zijn reizigers wel afhankelijk van de beschikbaarheid en ondervinden zij minder flexibiliteit. Ze moeten namelijk vooraf boeken en zijn gebonden aan een specifieke trein. Verder is het goedkoopste Mid Flex tarief nog steeds duurder dan het vol tarief in een binnenlandse trein en in andere modaliteiten. Bovendien is de beschikbaarheid van Mid Flex geen vast gegeven. U kunt deze eenzijdig per trein zeer beperkt beschikbaar stellen. Zowel in aantallen als in de hoogte van het kortingspercentage.

Abonnementen zijn geldig in deze trein. Maar u verplaatst de grens voor geldigheid theoretisch naar Rotterdam, terwijl het daadwerkelijke grenspunt Hazeldonk is. De concessie is hier niet helder over, maar zien het als uw morele plicht de concessie hierin ruim te interpreteren en minimaal Hazeldonk als grenspunt te hanteren.

Advies

Gezien het bovenstaande adviseren wij negatief over de tarieven voor de IC snel. Wij adviseren u de tarieven beter aan te sluiten bij de wensen van reizigers.

Hoofdlijnen IC Klassiek

Deze treindienst gaat u één keer per uur uitvoeren via de huidige langzame route. U gebruikt hiervoor oud Belgisch materieel dat niet zelfstandig toegankelijk is, en in België actief is op binnenlandse IC-routes. De trein maakt aan beide zijden van de grens deel uit van de concessie. De enige bijzonderheid voor deze trein is het passeren van de grens. Voor zover wij kunnen zien is deze trein verder in alle opzichten een reguliere IC-dienst.

Advies

Gezien het bovenstaande adviseren wij positief over de prijsverlagingen die u voorstelt door het hanteren van de binnenlandse prijzen tot aan de grens. Wij

adviseren negatief over het hanteren van de mark-up (toeslag) voor deze trein. Wij vinden het jammer dat u deze reguliere treindienst positioneert als een bijzondere trein waarvoor een grenstoeslag nodig is.

1 Uitgangspunten

1.1 Flexibel reizen

U plaatst de reizigers die prijsbewust willen reizen tegenover reizigers die flexibel willen reizen. Voor korte internationale reizen, zoals met de IC Brussel, herkennen wij dit onderscheid in behoeften van reizigers niet. Reizigers willen op dergelijke korte afstanden, ook als zij een landsgrens passeren, flexibel en tegen een aantrekkelijk tarief kunnen reizen. U toont dit al jaren aan met de succesvolle abonnementen die korting geven in de daluren of vrij reizen bieden.

Op de korte afstand die intercity Brussel aflegt zijn ook forenzen/regelmatig pendelende reizigers vertegenwoordigd. Deze groep reizigers gaat groeien door de kortere reistijd. Voor deze groep reizigers is het niet praktisch om steeds losse kaartjes voor het laagste tarief te moeten bestellen. Voor deze reizigers is het ook van belang dat de trein prijs concurrerend is met de auto. Een product met afgekocht reisrecht, zoals Altijd Vrij en Traject Vrij, of een product dat standaard korting geeft, zoals Dal Voordeel en Altijd Voordeel, sluit hier het beste bij aan. Om deze reden biedt u een dergelijk product ook op het binnenlandse deel van de intercity Brussel.

Advies

Wij adviseren u uw assortiment aan te vullen met een abonnement voor grensoverschrijdende reizigers uit beide landen voor alle herkomsten/bestemmingen in België die door IC Klassiek en IC Snel worden bediend, zodat frequente reizigers met één abonnement kunnen reizen.

Advies

Wij adviseren u samen met NMBS te verkennen of voor reizigers met een kortingsabonnement ook voor grensoverschrijdende reizen met IC Snel en IC Klassiek korting zonder treinbinding kan worden aangeboden.

U bent voornemens Early Bird te vervangen door het zogenaamde Saver tarief. Het verschil is dat u de vooruitboekingstermijn verkort van drie dagen naar één dag. De kosten voor wijzigen van het ticket wilt u laten vervallen. Wij juichen deze versoepelingen toe.

Tegelijk is de kans aanwezig dat deze versoepelingen van de voorwaarden in de

praktijk nauwelijks een verschil maken, omdat de beschikbaarheid van Saver-tickets beperkt zal zijn. Als deze tickets eerder op zijn dan de vooruitboekstermijn, dan maakt het inkorten van de vooruitboekstermijn voor de reiziger geen verschil.

Daarom heeft het verlagen van het full flextarief voor in ieder geval IC Klassiek naar het binnenlandse prijsniveau in onze optiek prioriteit. Dit mag zo nodig betekenen dat de kortingstarieven en de beschikbaarheid van de mid flextarieven voor IC Klassiek wordt beperkt.

Advies

Wij adviseren positief over de versoepelingen van de voorwaarden voor Mid Flex. Het schrappen van de mark-up heeft echter een hogere prioriteit.

1.2 Modal shift en rendabel product

Wij onderschrijven uw doel om het aandeel van de trein op de corridor naar Antwerpen en Brussel te verbeteren (modal shift). Wij denken dat de verbetering van het treinaanbod hieraan zal bijdragen. Wij verwachten onafhankelijk van het exacte tarief veel belangstelling voor de nieuwe snelle treinen. Dit gezien het feit dat de duurdere Eurostar treinen nu regelmatig uitverkocht zijn. Een hoge reizigersvraag betekent echter niet dat het door u voorgestelde tarief ook het optimale tarief is. Wij denken dat een aanzienlijk hoger aandeel van de trein mogelijk is als de tarieven gelijk worden getrokken met de kosten voor vergelijkbare binnenlandse verbindingen. Dit is nu voor beide treinen geenszins het geval (zie bijlage 1 voor een vergelijking).

Wij stellen vast dat u binnen de kaders van de concessie ruime tariefmogelijkheden heeft. Vanuit het perspectief van reizigers betreuren wij het dat u deze mogelijkheden maximaal benut. Het hoge tarief en de minder aantrekkelijke voorwaarden voor zowel IC Snel als IC Klassiek zijn voor reizigers niet wenselijk. Wij begrijpen uw bedrijfseconomische wens dat de prijsstelling moet bijdragen aan een rendabel product. Wij zien niet in waarom dat met een lager tarief niet mogelijk is. Wij missen de onderbouwing of en zo ja waarom de exploitatiekosten voor deze trein zo substantieel veel hoger zijn dan vergelijkbare binnenlandse intercity's. Tenslotte kan een tariefverlaging door groei van het aantal reizigers ook een positief effect hebben op uw businesscase.

Bij de weging van het reizigersbelang en de aan u toegekende mogelijkheden binnen de concessie is de rol van de beide intercity's in het netwerk voor ons doorslaggevend. Wij zien zowel de IC Snel als de IC Klassiek als een

basisvoorziening voor de OV-bereikbaarheid. De IC Klassiek is voor bijvoorbeeld forenzen tussen Rotterdam en Antwerpen of Brussel gezien het forse reistijdverschil op het grenstraject geen reëel alternatief voor de IC Snel. Hetzelfde geldt ook voor de verbinding via Roosendaal. Dat is ook de reden dat IC Snel en IC Klassiek beiden in de concessie zijn opgenomen: het waarborgen van het beschikbaar zijn van een treindienst als basisvoorziening. Bij een dergelijke basisvoorziening hoort een tarief dat aansluit bij de binnenlandse tarieven op vergelijkbare verbindingen, zeker omdat de kwaliteit van deze intercity's vergelijkbaar is met binnenlandse intercity's. Een hoog tarief, zoals u nu voorstelt, past alleen bij treinen die volledig voor eigen rekening en risico worden gereden en die aanvullend zijn op het basisaanbod voor de reiziger. Zeker omdat u met de beschikbaarheid en kortingshoogte van Mid-flex alle regie heeft.

Advies

Wij adviseren het full-flex tarief van IC Snel en IC Klassiek voor het volledige traject en voor elk deel van het traject aan te passen naar het niveau van de vergelijkbare binnenlandse intercity Amsterdam Zuid – Groningen respectievelijk Rotterdam Centraal – Zwolle. Zo wordt de modal shift gemaximaliseerd en krijgt de reiziger een tarief aangeboden dat passend is bij de functie van beide intercity's als basisvoorziening, zoals bedoeld in de concessie.

1.3 Spreiding reizigers

U wenst het reizigersaanbod te spreiden over de dag en over de treindiensten. Wij zijn van mening dat het tariefinstrument niet moet worden gebruikt voor het spreiden van reizigers over twee treindiensten die allebei binnen de concessie vallen. Beide treinen hebben vanwege het verschil in route en stops een aparte doelgroep. Wij hebben u er al eerder op gewezen dat de verbinding van IC Klassiek met Rotterdam vervoerkundig weinig toegevoegde waarde heeft. Het tariefinstrument inzetten om naar verwachting grotere vraag voor de IC snel te verplaatsen naar de IC Klassiek is voor ons ongewenst.

Wij hebben er wel begrip voor dat u reizigers wilt spreiden over de dag. Dit kunt u in onze optiek het beste bereiken door het bieden van kortingen in de daluren zonder treinbinding. Dit doet u al voor binnenlandse treinen. Een dergelijk product biedt u hier niet aan. U biedt wel met het Mid Flex tarief (Saver) korting op losse tickets om zo reizigers aan te trekken voor rustige treinen. Dit juichen reizigers uiteraard toe. Wij maken daarbij wel de kanttekening dat dit vooral interessant is voor incidentele reizigers die flexibel zijn.

1.4 Binnenlands medegebruik

Wij zijn blij dat binnenlands medegebruik in Nederland mogelijk blijft volgens de huidige voorwaarden. Binnenlands medegebruik is in België niet toegestaan, omdat de trein daar in open toegang rijdt. Dat begrijpen wij niet, u zou daarover afspraken kunnen maken met uw Belgische partner.

Advies

Wij adviseren binnenlandse medegebruik in IC Snel ook binnen België toe te staan om zo de reiziger ook binnen België een aantrekkelijk product te bieden en deze verbinding een nog groter succes te maken.

2 IC Klassiek

De IC Klassiek is in zowel Nederland als België in de concessie opgenomen. De motie van der Graaf van 3 oktober 2023 stelt dat deze trein zoveel mogelijk moet lijken op een binnenlandse trein. Wij zijn ook van mening dat deze trein niet anders beschouwd moet worden dan een vergelijkbare binnenlandse trein. In uw voorstellen voor de tarieven en assortiment van de IC Klassiek neemt u stappen in de goede richting. Zo verlaagt u het tarief tussen Rotterdam Centraal en Brussel Zuid. Wij gaan ervan uit dat u soortgelijke tariefsverlagingen doorvoert op andere delen van het traject. Daarnaast versoepelt u de voorwaarden. Echter geldt het saver tarief enkel als dit minimaal één dag van tevoren geboekt wordt en er nog voldoende saver tickets beschikbaar zijn. Daarnaast is treinbinding een voorwaarde bij het boeken van een saver ticket. Desalniettemin houdt u een grenstoeslag in de vorm van een mark-up in stand. Dit past in onze ogen niet in een Europa zonder grenzen. Wij zien geen redenen voor een dergelijke toeslag. Dat is mede gezien het feit dat IC Klassiek, ondanks gebruik van de HSL-infrastructuur, aanzienlijk langzamer is dan vergelijkbare binnenlandse intercity's die geen gebruik maken van HSL-infrastructuur.

Advies

Wij adviseren negatief op een mark-up binnen het full flex tarief voor IC Klassiek.

3 IC Snel

Voor reizigers die van Amsterdam Zuid naar Brussel Zuid reizen via de IC Snel wilt u een Full Flex tarief rekenen van 73 euro. Dit is ruim 30% duurder dan het huidige full flex tarief van de intercity Brussel (55,70 euro) en bijna 150% duurder dan een vergelijkbare rit van Amsterdam Zuid naar Groningen. U stelt dat dit

bedrag is gebaseerd op de positionering die past bij de karakteristieken van deze trein. Het materieel dat u inzet voor deze verbinding, gebruikt u ook voor binnenlandse treinen. Het comfort van de trein is daardoor niet onderscheidend. Daarom is een hoger tarief in onze ogen niet gerechtvaardigd. De verbinding over de IC Snel levert een reistijd winst op van bijna één uur. In Bijlage 1 hebben wij de IC Snel vergeleken met de binnenlandse intercity naar Groningen, beide vanaf station Amsterdam Zuid. Hieruit blijkt dat de IC Snel niet sneller is dan deze binnenlandse verbinding. Wij zien de reistijdwinst dan ook niet een rechtvaardiging voor het voorgestelde tarief.

U geeft aan met de IC Brussel bij te willen dragen aan de modal shift en wilt stimuleren dat reizigers de trein nemen in plaats van de auto. Volgens de ANWB-routeplanner kost een rit met een gemiddelde auto van Amsterdam Zuid naar Brussel Zuid 28,15 euro. U voorstel is gezien het prijsverschil niet concurrerend genoeg en draagt volgens ons niet bij aan de door u gewenste modal shift.

U wilt reizigers een Mid Flex tarief geven van 15% tot 65% korting. Hiervoor zijn reizigers afhankelijk van de beschikbaarheid en ondervinden zij minder flexibiliteit door treinbinding. Bovendien is het goedkoopste Mid Flex tarief nog steeds duurder dan het vol tarief in een binnenlandse trein en andere modaliteiten. Verder is Mid Flex niet gegarandeerd beschikbaar en wisselt het kortingspercentage.

Advies

Wij adviseren negatief over uw voorstel voor tarieven voor de IC Snel. Wij adviseren u een nieuw voorstel te maken, waarbij u uitgaat van binnenlandse tarieven en het bewerkstelligen van de modal shift.

U bent voornemens om de kortingsproposities enkel tot de Rotterdam Centraal te laten gelden en niet tot de Hazeldonk grens bij de IC Snel. Voor de IC klassiek bent u immers voornemens de kortingsproposities tot Hazeldonk grens geldig te laten zijn. Wij vragen u dit aan te passen.

Advies

Wij adviseren alle binnenlandse kortingsproposities en vrij reizen proposities ook in IC Snel geldig te maken tot de grens. Wij adviseren positief op het geldig zijn van Nederlandse kortingsproposities tot aan de grens bij IC Klassiek.

4. Jongerenkorting

U bent voornemens om jongeren (reizigers jonger dan 26 jaar) 10% korting te geven. Dit sluit aan bij het assortiment voor reizigers in België. U maakt niet duidelijk in hoeverre deze korting te combineren is met dalurenkorting of vrij reizen in Nederland. Omdat deze proposities vooralsnog niet gelden in België zouden combinaties wel mogelijk moeten zijn.

Advies

Wij adviseren positief op het invoeren van jongerenkorting. Wij adviseren het mogelijk te maken tot de Nederlandse grens met dalurenkorting of vrij reizen te reizen en vanaf de grens met jongerenkorting.

5 Geld terug bij vertraging

U gaat in uw adviesaanvraag niet in op de regeling geld-terug-bij-vertraging. Wij gaan er daarom vanuit dat bij intercity Brussel de regel blijft dat er restitutie wordt gegeven vanaf 60 minuten vertraging. Voor binnenlandse reizigers in intercity Brussel geldt restitutie vanaf 30 minuten vertraging. Wij zien geen redenen om internationale reizigers in dezelfde trein niet ook deze zelfde rechten te geven. Bij een reis van één tot maximaal twee uur is meer dan 30 minuten vertraging immers substantieel.

Advies

Wij adviseren de huidige binnenlandse regeling voor geld-terug-bij-vertraging ook toe te passen op internationale reizen met intercity Brussel en dus een vergoeding te geven bij vertragingen van 30 minuten of meer.

6 OV-pay

Uw hele voorstel gaat ervan uit dat reizigers in IC Snel en IC Klassiek die de grens passeren altijd beschikken over een fysiek of digitaal ticket. Op de Belgische stations is inchecken met OV-pay immers nog niet mogelijk. Dit betekent dat reizigers diverse handelingen moeten verrichten om aan hun ticket te komen. Bij enkele stations in Duitsland is inchecken met OV-pay inmiddels wel gerealiseerd. Dit maakt het reizen voor reizigers uit Nederland veel laagdrempeliger en intuïtiever. Zeker voor korte reisafstanden zoals Breda - Antwerpen is het wenselijk dat gebruik van OV-pay mogelijk wordt. Bovendien moet u in het kader van de concessie-eisen ook maatregelen nemen om reizigers uit [/naar] het buitenland te faciliteren bij het gebruik van OV-betaalsystemen.

Advies

Wij adviseren in ieder geval op de stations Noorderkempen en Antwerpen Centraal voorzieningen te realiseren zodat reizigers met OV-pay kunnen in- en uitchecken.

7 Langeafstandskorting

Wij zijn positief over uw voornemen om lange afstandsreizen relatief goedkoper te laten zijn. Dit sluit aan bij de systematiek die geldt voor vergelijkbare binnenlandse ritten zowel op de HSL als de rest van het hoofdrailnet.

Voor IC Snel past u tot aan de grens ook de langeafstandskorting toe voor aan- of afreizen in Nederland (bijvoorbeeld Utrecht – Rotterdam en aansluitend IC Snel naar Brussel-Zuid).

U geeft niet aan in hoeverre er ook sprake is van langeafstandskorting voor reizigers die in België in- of uitstappen op een ander station dan wordt bediend door IC Snel en IC Klassiek.

Advies

Wij adviseren ook voor reizigers die aan- of afreizen vanaf/naar andere stations in België een aantrekkelijke propositie te bieden voor zowel IC Snel als IC Klassiek met behoud van lange afstandskorting.

8 Uitwisselbaarheid IC Klassiek en IC Snel voor reizigers

Tickets voor IC Snel en IC Klassiek zijn enkel geldig op het geboekte treintype. In geval van verstoringen en calamiteiten is er wel sprake van uitwisselbaarheid door Europese wetgeving. Wij zijn positief dat u proactief wil communiceren over uitwisselbaarheid bij verstoringen en calamiteiten.

Wij blijven van mening dat reizigers met een Full Flex ticket of trajectabonnement ieder moment beide treinen moeten kunnen nemen. Dat geldt dus ook voor verstoorde situaties. Ook een reiziger kan met onverwachte situaties te maken krijgen. Binnen Nederland worden reizigers bij reizen met vol tarief in vergelijkbare intercity's ook niet verplicht een specifieke trein te nemen.

Indien u voor IC Snel een hoger tarief blijft rekenen, dan moeten reizigers met een ticket voor IC Snel in ieder geval ook gebruik kunnen maken van IC Klassiek. Dat biedt een bezoeker van Brussel met een full flex ticket voor IC Snel bijvoorbeeld de mogelijkheid om op de terugweg in te stappen in Brussel Noord in IC Klassiek, waar IC Snel niet stopt. Wij hebben van u begrepen dat u dit niet wilt

doen vanwege concessionele verplichtingen in België en vanwege de wens de financiën van beide treinen gescheiden te houden. Wij vinden dat het belang van de reiziger voorop moet staan. Beide treinen rijden onder verantwoordelijkheid van NS. Concessies kunnen worden aangepast en over financiën kunnen beide vervoerders onderling afspraken maken.

Advies

Wij adviseren tickets voor IC Snel ook geldig te maken in IC Klassiek.

Mocht u behoefte hebben aan een nadere toelichting, dan zijn wij hiertoe van harte bereid.

Met vriendelijke groeten,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV.

In het LOCOV hebben zitting: het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Nederlandse Spoorwegen, Spoorbeheerder ProRail, de ANWB, Ieder(in), de Fietsersbond, de Landelijke Studentenvakbond, ANBO-PCOB (namens de Seniorencoalitie), Natuur & Milieu en Reizigersvereniging ROVER.

Postadres Locov secretariaat:	Postbus 20901,2500 EX DEN HAAG
Bezoekadres Locov secretariaat:	Rijnstraat 8, 2515 XP DEN HAAG
Telefoon:	070 - 4568999

Bijlage 1: IC Snel en IC Klassiek in vergelijking met binnenlandse treinen

IC Snel

Wij hebben een vergelijking gemaakt tussen IC Snel en de binnenlandse intercity naar Groningen, beide vanaf station Amsterdam Zuid. Beide reizen duren in dienstregeling 2025 ongeveer even lang en ook de reisafstand is vrijwel exact gelijk. Toch vraagt u voor een full flex ticket naar Brussel Zuid zo'n 140% hoger tarief dan voor een vol tarief e-ticket naar Groningen.

Ook in de voorwaarden zijn grote verschillen, waarbij die voor binnenlandse verbindingen veel gunstiger zijn. Kortingen richting Groningen zijn onbeperkt beschikbaar, tot direct voor vertrek en zonder treinbinding. Kortingen naar Brussel Zuid zijn beperkt beschikbaar, moeten één dag van te voren worden geboekt (als ze dan nog beschikbaar zijn) en hebben wel treinbinding. Ook voor full flex reizigers zijn er verschillen in de voorwaarden. Binnen Nederland mogen alle binnenlandse treinen worden gebruikt. Op het traject naar Brussel is het ticket slechts geldig in één treintype.

IC Klassiek

Het full flex tarief voor IC Klassiek is met 35,75 euro tussen Rotterdam Centraal en Brussel Zuid ruim 13% goedkoper dan het huidige full flex tarief van intercity Brussel (41,30 euro). Ook voor deze trein hebben wij een vergelijking gemaakt met binnenlandse intercity's. In dit geval tussen IC Klassiek en de binnenlandse intercity naar Zwolle, beide vanaf station Rotterdam Centraal. Hoewel de reisafstand naar Zwolle iets langer is, is deze rit aanmerkelijk sneller. Toch vraagt u voor een full flex ticket naar Brussel Zuid zo'n 44% hoger tarief dan voor een vol tarief e-ticket naar Zwolle.

Wat betreft de voorwaarden heeft IC Klassiek dezelfde verschillen met binnenlandse verbindingen als IC Snel. Bij al deze verschillen zijn de voorwaarden voor binnenlandse treinen gunstiger.

Tabel vergelijking IC Snel met binnenlandse intercity's

IC Snel	Amsterdam Zuid - Groningen	Amsterdam Zuid – Brussel Zuid
Materieel	ICNG vanaf 2026 of eerder	ICNG vanaf 2025 of eerder
Reistijd	121 minuten	120 minuten
Frequentie	2x / uur (1x met overstap)	1x / uur
Afstand	202 kilometer over het spoor	204 kilometer over het spoor
Vol tarief	29,40 euro (tarief 2024)	73 euro (tarief 2025)
Voorwaarden vol tarief	Alle binnenlandse treinen toegankelijk	Geen toegang tot IC Klassiek m.u.v. verstoringen
Kortingtarief	40% korting met dalurenabonnement of samenreiskorting. Hogere kortingen mogelijk met PrijsTijd Deal maar hiervoor geldt beperkte beschikbaarheid	15-65% korting
Beschikbaarheid korting	Onbeperkt in daluren	Beperkt
Vooruitboekingstermijn	0 dagen	Minimaal 1 dag
Voorwaarden korting	Alle treinen	Treinbinding

Tabel vergelijking IC Klassiek met binnenlandse intercity's

IC Klassiek	Rotterdam Centraal – Zwolle	Rotterdam Centraal – Brussel Zuid
Materieel	ICNG vanaf 2026 of eerder	NMBS rjtuigen
Reistijd	100 minuten	126 minuten
Frequentie	2x / uur. In 2025 nog met overstap, vanaf 2026 rechtstreeks	1x / uur
Afstand	162 kilometer over het spoor	149 kilometer over het spoor
Vol tarief	24,80 euro (tarief 2024, inclusief HSL-toeslag)	35,75 euro (tarief 2025)
Voorwaarden vol tarief	Alle binnenlandse treinen toegankelijk	Geen toegang tot IC Snel m.u.v. verstoringen
Kortingtarief	40% korting	10-60% korting
Beschikbaarheid korting	Onbeperkt in daluren	Beperkt
Vooruitboekingstermijn	0 dagen	Minimaal 1 dag
Voorwaarden korting	Alle treinen	Treinbinding