



LANDELIJK OVERLEG
CONSUMENTENBELANGEN
OPENBAAR VERVOER

Aan
NS en NSI
Andre Suurmond en Heike Luiten
Postbus 2025
3500 HA Utrecht

Contactpersoon: A. Frerichs
Datum: 25 juli 2019
Ons kenmerk: Locov 2019-165351

Doorkiesnummer: -
Bijlage(n):
Uw kenmerk: CC/PA/TD-849

Onderwerp:
Advies tarieven 2020

Geachte mijnheer Suurmond en mevrouw Luiten,

Per brief van 11 juni 2019 (CC/PATD-849: Adviesaanvraag tarieven 2020) vraagt u ons, de consumentenorganisaties in het Locov, advies over de voorgenomen tarieven voor 2020. Wij gaan graag in op uw verzoek. Hierbij hanteren wij de volgorde van uw adviesaanvraag.

Minimumtarief

U bent voornemens het minimumtarief te verhogen naar €2,50. Dat u dit mee laat stijgen met de prijsindexatie is op zichzelf niet vreemd. Sinds 2017 is het minimumtarief echter al gestegen van €2,20 naar €2,40. Daarmee is de prijs voor korte ritten met NS onevenredig hoog geworden, zowel in vergelijking met ander openbaar vervoer als in vergelijking met de auto. Daar komt bij dat reizigers die op korte afstand overstappen van trein op bus/tram/metro een dubbel opstaptarief betalen. Voor hen weegt het minimumtarief extra zwaar. Deze reizigers zijn veel duurder uit dan reizigers die voor een vergelijkbare afstand alleen met bus/tram/metro reizen. Wij adviseren daarom negatief op uw voorstel.

Nu de trein ook een steeds belangrijker vervoermiddel wordt in het stadsgewestelijke vervoer vragen wij u het systeem van minimumtarieven te heroverwegen. Wij adviseren u dit te vervangen door het vaste basistarief dat al geldt in bus/tram/metro en bij enkele regionale spoordiensten met daarbovenop het tarief gebaseerd op de tariefeenheden. Een reis van twee tariefeenheden wordt dan dus goedkoper dan een reis van 8 tariefeenheden. Het voordeel hiervan is dat de prijsberekening ook transparanter wordt voor reizigers.

Bezoekadres secretariaat
Rijnstraat 8
2515 XP DEN HAAG

Postadres
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Telefoon (070) 456 8999

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

In het Locov hebben zitting: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, NS, ProRail, ANWB, Ieder(in), Fietsersbond, Landelijke Studentenvakbond, KBO-PCOB en ROVER.

Aanpassing Enkele Reis, Dagretour en Dagkaarten

Op de voorgestelde verhoging van 1,5% conform CPI adviseren wij positief. Evenals vorig jaar bent u voornemens de vervoersbewijzen 1^e klasse niet te laten meestijgen met CPI, waardoor een prijsverschil t.o.v. 2^e klasse vervoersbewijzen van factor 1,63 ontstaat. Hierop adviseren wij eveneens positief.

U stelt voor binnen de tariefruimte lange afstanden enigszins te compenseren. Wij willen u er op wijzen op dat de meeste vervoervraag op afstanden tot 40 kilometer ligt. Juist op deze afstanden kan het openbaar vervoer, samen met de fiets, marktaandeel winnen t.o.v. de auto. Wij vinden het daarom onwenselijk als op deze afstanden de tariefverhoging hoger wordt dan 1,5%.

Verhoging Dagkaart Fiets

U stelt voor de prijs van een Dagkaart Fiets te verhogen van €6,90 naar €7,50 om zo de kosten te dekken voor het verlengen van treinen. Afgelopen jaar is dit tarief al verhoogd van €6,20 naar €6,90. Hierop hebben wij d.d. 2 augustus 2018 negatief geadviseerd. Wij hebben u destijds geadviseerd naar andere oplossingen te zoeken. Wij constateren dat u in uw besluit (d.d. 25 oktober 2018) hier niet op in bent gegaan. Wij vragen welke acties u inmiddels hebt ondernomen om een andere oplossing te vinden.

Ook over de nieuwe prijsverhoging adviseren wij negatief. Deze prijsverhoging zal ontmoedigend werken. Met name op de korte afstanden kiezen minder reizigers voor het meenemen van de fiets in de trein. Wij betwijfelen of deze gemiste inkomsten (fietstickets en reizigerstickets) opwegen tegen de extra inkomsten uit de prijsverhoging. Bovendien kunnen kosten ook worden beperkt door meer ruimte te creëren voor fietsen in het bestaande materieel zodat materieel niet hoeft te worden verlengd. In het buitenland zijn er treinen met ophangconstructies waarmee de fietsvervoercapaciteit is vergroot. Ook kan er gewerkt worden met demonteerbare banken die tijdens het zomerseizoen worden verwijderd om extra ruimte te creëren. Zo wordt voorkomen dat het aantal zitplaatsen buiten het seizoen onnodig wordt beperkt. Wij vragen u dergelijke oplossingsrichtingen te onderzoeken. Als de vraag naar meer fietsvervoercapaciteit beperkt is tot bepaalde trajecten, data en tijdstippen kunnen dit oplossingsrichtingen zijn. Wij denken daarbij vooral aan de belangrijkste binnenlandse toeristische voorzieningen in het toeristische seizoen.

Voor de korte termijn adviseren wij tevens het marktpotentieel van de fiets in de trein te erkennen, en af te stappen van de gedachte dat de OV-fiets en fietsparkeervoorzieningen voor alle reizigers een alternatief zijn. Op middellange termijn zien wij dat de instroom van ICNG de vervoerscapaciteit voor fietsen vergroot. Kunt u onderzoeken of het mogelijk is om bij instroom ICNG een lager prijsniveau te hanteren om betere bezetting van de vervoerscapaciteit van fietsen na te streven? Op lange termijn juichen wij een modulaire

interieurvisie toe om het mogelijk te maken dat (ook) de vervoerscapaciteit voor fietsen flexibel wordt ingezet per traject.

Overige losse vervoerbewijzen

Wij adviseren positief op uw voornemen om de prijs van de overige losse vervoerbewijzen niet te verhogen.

Aanpassingen abonnementen

Wij adviseren positief over de aanpassingen die u beschrijft in de adviesaanvraag onder abonnementen.

IC Direct Toeslag

In het advies Tarieven van vorig jaar (d.d. 2 augustus 2018) is door ons geadviseerd de toeslag van de IC Direct niet te verhogen alvorens de prestaties structureel zijn verbeterd. NS heeft besloten om per 1 juli 2019 de IC Direct toeslag te verhogen. Wij zien nu in dat t.a.v. het begrip structureel er discussie kan ontstaan en betreuren dat wij hier ruimte voor interpretatie hebben gelaten. Wij hadden het chic gevonden wanneer NS begrip had opgebracht voor de reiziger en dit zou uiten door de toeslag niet zo snel te verhogen na de slechte prestaties in de winter van 2018 – 2019.

Internationale standaardtarieven

Wij adviseren positief op het toepassen van de inflatiecorrectie op de internationale standaardtarieven tweede klas. Voor de eerste klas, zie de adviezen onder het kopje "Internationale prijstabel".

Afschaffing RAILPLUS

In uw adviesaanvraag geeft u aan dat NS voornemens is om RAILPLUS uit te faseren in twee stappen. Vooralsnog is ons advies negatief. Het is ons onduidelijk waarom NS hiervoor kiest. Weliswaar wordt aangegeven dat door het besluit van NMBS de vraag naar RAILPLUS vermoedelijk zal dalen, maar het is onduidelijk welke voordelen het voor NS heeft om te stoppen met RAILPLUS. Wij vragen waarom niet gekozen wordt om RAILPLUS in stand te houden, te meer omdat RAILPLUS ook geldig is in een groot aantal andere landen.

Er bestaat een maatschappelijke opgave om grensoverschrijdend reizen per trein laagdrempelig te maken en een grotere vraag te stimuleren. Het afschaffen van methoden om aan klantenbinding te doen is daarmee tegenstrijdig. Als RAILPLUS niet de juiste oplossing is voor klantenbinding, op wat voor manier denkt NS een goede klantrelatie met zijn internationale reizigers op te kunnen bouwen en het gebruik van de trein voor grensoverschrijdende verbindingen te stimuleren? Deelt NS onze mening dat het

noodzakelijk is om een succesvolle abonnementsvorm te hebben om grensoverschrijdend reizen per trein te stimuleren?

Wij merken op dat er verschillende redenen zijn waarom RAILPLUS steeds minder wordt gebruikt:

- De korting is een paar jaar geleden verlaagd van 25% naar 15%;
- De korting op het Nederlandse traject is niet mogelijk bij de kaartautomaat;
- Railpluskorting voor reizen naar Frankrijk is sinds een paar jaar bij NS technisch niet meer mogelijk, ook al hebben reizigers er recht op. Reizigers krijgen hierover bovendien geen waarschuwing;
- De gratis RAILPLUS-kaarten bij het voordeelurenabonnement voor 60+ worden niet meer automatisch meegestuurd;
- Railpluskorting wordt steeds minder toegepast. Zo was het tot een aantal jaar geleden nog mogelijk om op een internationale Sparpreis Railpluskorting te krijgen.

Wij vragen waarom u er niet voor kiest het RAILPLUS aanbod op deze punten te verbeteren. Ook vragen wij u welke alternatieve aanbiedingen u de gebruikers van RAILPLUS kunt doen en hoe u hen hierover gaat informeren. Tenslotte vragen wij of het voor huidige RAILPLUS abonneementhouders vanaf 2020 nog mogelijk zijn korting te krijgen voor RAILPLUS buiten Nederland, België en Frankrijk?

Internationale prijstabel

In de internationale prijstabel lijkt het erop dat de prijzen voor de eerste klasse stijgen conform CPI in tegenstelling tot hetgeen in de adviesaanvraag is aangegeven voor binnenlandse reizen. Dit geldt zowel voor de basisprijzen als de grenstoelagen. Is dit juist? Wij adviseren u de basisprijzen en de grenstoelagen eerste klasse niet te verhogen.

De basisprijs (dus zonder grenstoelage) varieert in de prijstabel bij afstanden vanaf 11 tariefeenheden, zo'n 20 tot 40 cent voor dezelfde afstand. Dit geldt voor zowel de 1^e als de 2^e klasse. Aangezien dit de op 20 cent afgeronde binnenlandse prijs zou moeten zijn, lijkt dit niet te kloppen. Voor dezelfde afstand moet de prijs immers altijd hetzelfde zijn. Wij vragen u dit te corrigeren.

Wij adviseren om de maatregelen "tariefruimte lange afstanden enigszins te compenseren" ook meteen in de internationale prijstabel door te voeren. De afgelopen jaren zijn door NS sommige binnenlandse aanpassingen pas met een jaar vertraging in de internationale tarieven doorgevoerd. Dat achten wij onwenselijk en onnodig en wij zien graag dat dit wordt voorkomen.

We zien dat tariefafstanden naar het grenspunt Herzogenrath (Gr) t.o.v. 2019 met één tariefeenheid zijn toegenomen, zoals in het binnenlands tarief al per 1 januari 2019 (Aan de Duitse zijde van de grens is overigens in de tariefeenhedenkaart per 1 januari 2019 ook onaangekondigd 1 tariefeenheid toegevoegd). Dit is echter zonder adviesaanvraag aan het Reizigersoverleg Limburg of goedkeuring door de provincie Limburg doorgevoerd. Wij adviseren negatief op deze wijziging in tariefafstand.

Heerenveen IJstadion en Rotterdam Stadion zijn vorig jaar na de adviesprocedure nog uit de tabel van 2019 verwijderd en ook in de concept-tabel voor 2020 ontbreken deze. Aangezien deze bestemmingen in de binnenlandse tarieven nog steeds bestaan, is er geen reden om ze uit de internationale tarieven te verwijderen. Wij zien niet dat hierdoor een probleem wordt opgelost en adviseren om deze stations weer toe te voegen.

Early Bird

We merken dat reizigers nog onvoldoende bewust zijn van de voordelen van de Early Bird-tarieven voor reizen naar België en Luxemburg. Daarnaast is voor sommige reizen de korting beperkt en soms zelfs nihil. Het kortingspercentage is namelijk sterk afhankelijk van het gekozen begin- en eindstation omdat wordt gewerkt met slechts enkele afstandsklassen. Door deze systematiek komt het zelfs voor dat voor een deeltraject (NL of BE) soms meer betaald moet worden dan voltarief. Dat er dan nog een Early Bird korting mogelijk is komt door de minderprijs op het andere deeltraject.

In uw adviesaanvraag of het (concept) Vervoerplan gaat u niet op de systematiek in. U heeft de tekortkomingen wel benoemd in reactie op onze vragen tijdens de Locov themasessie d.d. 18 oktober 2018. In het (concept) Vervoerplan geeft u aan het gebruik van de Early Bird te willen stimuleren. Wij zijn van mening dat het gebruik van de Intercity Brussel sterk kan verbeteren als de Early Bird korting voor elke combinatie van begin- en eindstation aantrekkelijk wordt. Daarnaast adviseren wij de termijn waarop Early Bird aangeschaft kan worden te verkorten tot 3 dagen, zodat ook reizigers die een paar dagen van tevoren besluiten naar België te reizen hiervan gebruik kunnen maken.

Grensabonnement

In 2014 is zonder adviesaanvraag het grensabonnement op trajecten van meerdere vervoerders afgeschaft. Sindsdien krijgt de reiziger op de NS-website voor grensabonnementen bij sommige trajecten deze opmerking te zien: "Het traject dat u heeft gekozen is helaas nog niet mogelijk, omdat deze buiten het spoornet van NS ligt. NS werkt eraan om z.s.m. ook trajecten bij regionale vervoerders aan te kunnen bieden." Wij willen u adviseren om combinaties met trajecten van regionale vervoerders weer in te voeren, aangezien reizigers door het gebrek daaraan al 5 jaar gedwongen worden om meerdere abonnementen te kopen voor het Nederlandse traject. Wat zijn uw voornemens op dit punt? Wij zien de noodzaak hiervan alleen maar toenemen, nu er op steeds meer

trajecten andere vervoerders dan NS rijden. Enkele voorbeelden van abonnementen die nu niet mogelijk zijn:

- Sittard – Herzogenrath grens met vrije vervoerderskeuze;
- Hengelo – Gronau grens;
- Sliedrecht – Hazeldonk grens.

Het is momenteel niet mogelijk om een grensabonnement voor een maand op de chipkaart te zetten voordat dit grensabonnement ingaat. Daardoor komen reizigers die vanuit het buitenland vertrekken in de onmogelijke positie dat ze één rit zonder geldig abonnement op de chipkaart moeten doen terwijl ze wel voor dit abonnement hebben betaald. Voor een grensabonnement dat een jaar geldig is, is dit wel mogelijk. Wij adviseren om dit ook voor maandabonnementen mogelijk te maken. Wij horen graag of en wanneer dit mogelijk wordt.

Wij zien de definitieve tarieven voor 2020 met veel belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV.