

Aan
Directievoorzitter NS Reizigers
Ingrid Thijssen
Postbus 2025
3500 HA Utrecht

Contactpersoon
Arnoud Frerichs
Datum
25 september 2013
Ons kenmerk
Locov 2013-226585
Onderwerp
Advies Tarief 2014

Doorkiesnummer
070 4569556
Bijlage(n)
-
Uw kenmerk
CC/PA/SvS-659

Geachte mevrouw Thijssen,

In uw brief van 15 augustus 2013¹ vraagt u de consumentenorganisaties in het Locov advies over uw voornemen de tarieven voor 2014 te wijzigen. Met deze brief voldoen wij van harte aan uw verzoek. Alvorens wij per onderdeel ons advies geven, plaatsen wij enkele algemene opmerkingen.

Uit de adviesaanvraag Tarief 2014 vallen ons twee hoofdlijnen op. De voorgenomen maatregelen maken het reizen per trein duurder en meer gecompliceerd. Wij zien een stapeling van voornemens om kosten door te schuiven naar de reiziger, waardoor de treinprijzen te ver uitstijgen boven de inflatie. Daarnaast wordt ook van incidentele reizigers, de kopers van losse kaartjes, verlangd dat zij zich meer gaan verdiepen in de systeemwereld van het openbaar vervoer (routekeuze). Deze ontwikkelingen vinden wij zeer ongewenst.

CPI

Wij vinden het redelijk dat de prijzen jaarlijks worden aangepast vanwege inflatie. Over dit onderdeel adviseren wij dan ook positief.

Verhoging door de extra gebruikersvergoeding

De verhoging van de gebruiksvergoeding vanaf 2015 met 50 miljoen euro per jaar is een bezuinigingsmaatregel van het kabinet-Rutte I. Deze verhoging van de 'spoorbelasting' wordt in zijn geheel doorgeschoven naar de reiziger. Dit vinden wij een te gemakkelijke 'oplossing', waarmee wij het principiële oneens zijn. Tot welke extra verhoging van de treinprijzen dit per saldo zal leiden, is niet bekendgemaakt. Aangenomen mag worden dat het om zeker 3 procent gaat. Wij adviseren hierover negatief.

¹ CC/PA/SvS-649 adviesaanvraag Tarief 2014

Secretariaat

Bezoekadres
Koningskade 4
2596 AA DEN HAAG

Postadres
Postbus 20906
2500 EX DEN HAAG

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

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

Een stijging van de treinprijzen, die ruim boven de consumentenprijsindex uitgaat, komt in een periode van economische crisis extra hard aan. Ook voor reizigers geldt dat zij scherper op hun uitgaven moeten letten. Het openbaar vervoer moet betaalbaar blijven, ook voor mensen met een smalle beurs.

Tegenover de extra prijsverhoging verwachten wij geen verbetering van de dienstverlening. Eerder is het tegendeel het geval. In 2014 krijgen reizigers nog meer dan afgelopen jaren te maken met gestremde trajecten wegens werkzaamheden van ProRail. Een extra prijsstijging in combinatie met een overmaat aan hinderlijke buitendienststellingen kan ertoe leiden dat reizigers afhaken. Een daling van het treingebruik achten wij zeer ongewenst. Niet alleen vanwege de doelstellingen van een gezond mobiliteitsbeleid, maar ook omdat NS dan inkomsten misloopt.

Het uitsmeren van de extra prijsverhoging over meerdere jaren neemt onze bovengenoemde bezwaren niet weg. Daarbij zijn wij van mening dat niet in 2014 mag worden vooruitgelopen op een bezuinigingsmaatregel die in 2015 effectief zou moeten worden.

Specifieke maatregel 1: oplossing Dubbel Opstaptarief

Wij hebben in ons advies aan het ministerie van IenM geadviseerd over de wijziging van de lopende concessie². Ons advies was negatief over de doorberekening aan de reizigers van de opbrengsten die de vervoerders mislopen door de opheffing van het 'dubbel opstaptarief'. Wij hebben nota genomen van het besluit en de argumenten van het ministerie om deze maatregel toch te nemen.

Wij blijven het onbevredigend vinden dat, met deze zeer moeizaam tot stand gekomen maatregel, de oneigenlijke kostenverhogingen voor reizigers bij concessiegrenzen slechts ten dele zijn aangepakt. Ook is bij de tariefdecentralisatie slechts in een beperkt aantal regio's sprake geweest van het afschaffen van een dubbel opstaptarief tussen bus en trein. Bovendien zijn er ook regio's waarin door afschaffing van tariefintegratie juist meer reizigers een dubbel opstaptarief zijn gaan betalen.

Vanuit reizigersperspectief achten wij het inmiddels weinig productief om het door de spoorsector gesloten DOT-convenant te blijven bestrijden. Wij richten de aandacht liever op de aanpak van de grotere kostenstijgingen die reizigers op concessiegrenzen nog ondervinden door het verloren gaan van afstandsdegressie (zie hierna).

Maatregel 2: "Kortste route per vervoerder" oftewel routekeuze door de reiziger

De maatregel 'kortste route per vervoerder' maakt het kopen van een enkele reis of retour in een aantal gevallen gecompliceerder voor de reiziger. Wij vinden dit in beginsel geen gelukkige ontwikkeling. Deze kaartsoorten zijn vooral bedoeld voor incidentele treinreizigers. Deze reizigers zijn niet vertrouwd met concessiegrenzen en de consequenties daarvan voor eventuele routealternatieven. De hanteerbaarheid voor de reiziger staat of valt dan ook met de manier waarop de keuzemogelijkheden worden gepresenteerd bij het plannen van een reis en het kopen van een kaartje. Van belang is tevens wat met een eenmaal gekocht kaartje van A naar B de reismogelijkheden zijn in geval van stremmingen (gepland of ongepland) of vertragingen. Op dit moment vinden wij dit onvoldoende duidelijk en klantvriendelijk geregeld.

Voor het kunnen verlenen van een constructief advies vinden we het totaalbeeld voor de reiziger op dit moment nog onvoldoende uitgewerkt. Bij de verdere uitwerking willen de consumentenorganisaties graag worden betrokken.

² Locov-2013-125637 d.d. 17 juni 2013

De 'kortste route per vervoerder' is onderdeel van invoering van regionale prijzen bij het papieren treinkaartje. Op dit moment biedt het papieren treinkaartje nog een uitwijkmogelijkheid voor het kostenverhogende effect dat bij gebruik van de OV-chipkaart optreedt wanneer een langere treinreis met verschillende vervoerders wordt gemaakt. Door de tariefknip gaat een deel van het degressieve effect, bedoeld om de prijzen van lange reizen niet te hoog te laten worden, verloren. De meerkosten voor de reiziger kunnen daardoor oplopen tot bijna 9 euro voor bijvoorbeeld een retour Coevorden-Schiphol (tweede klasse vol tarief).

Wij vinden het positief dat u samen met de regionale vervoerders, door middel van een 'lange-afstandskorting', iets aan het verlies van prijsdegressie wilt doen. Wij begrijpen dat de uitwerking van deze maatregel complex is en dus tijd vraagt. Wij adviseren u de regionale prijzen niet eerder in de prijzen van de papieren kaartjes (en hun opvolgers) te verwerken, dan wanneer de lange-afstandskorting in de prijsberekening is verwerkt. Voordat wij een advies kunnen geven over de routekeuze, willen wij de voorstellen in hun samenhang en in meer uitgewerkte vorm kunnen beoordelen. Wij stellen voor dat u op een later moment een meer uitgewerkte adviesaanvraag voorlegt. Deze adviesaanvraag zou het gehele onderwerp van de prijsberekening van reizen met verschillende vervoerders, inclusief 'kortste route per vervoerder' en lange-afstandskorting, moeten bestrijken.

Het onderwerp raakt per definitie niet alleen NS-reizigers, maar ook reizigers met andere vervoerders. Juist voor dit type concessiegrensoverschrijdende vraagstukken is het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) bedoeld. In het themaoverleg heeft u ons gemeld dat de besluiten ook in het NOVB zullen worden genomen. Het heeft onze voorkeur dat het advies over dit onderwerp ook op NOVB-niveau tot stand komt, maar helaas is dit momenteel nog niet mogelijk. Dit omdat de betrokkenheid van de consumentenorganisaties bij het NOVB, met de (wettelijk verankerde) informatie- en adviesrechten zoals in het Locov en de regionale consumentenplatforms (Rocov's), nog niet is geregeld.

Aanpassing Enkele Reis en Retouren (ERET)

Wij kunnen ons vinden in het ontzien van de kortere reisafstanden bij de gemiddelde prijsverhoging.

Aanpassing abonnementen/Keuzedagen 60+

Ons advies is in het geval van de Keuzedagen tweeledig. Ten eerste vinden wij een prijsverhoging met 75% buitenproportioneel. Zelfs als wij in aanmerking nemen dat deze tarieven de afgelopen zeven jaar niet zijn verhoogd. Wij zijn van mening dat u een dergelijke prijsaanpassing beter in kleinere stappen kunt doorvoeren. Zeven jaar de tijd nemen om te besluiten dat de prijzen met terugwerkende kracht moeten worden gecorrigeerd, vinden wij geen correcte werkwijze.

Ten tweede vinden wij het hoe dan ook ongelukkig om de prijsverhoging te laten samenvallen met de overgang van papieren naar 'verchipte' Keuzedagen. Deze transitie wordt door met name de 'kwetsbare' klanten als lastig ervaren. Voor veel van deze klanten, schatten wij in, zal een grote prijsverhoging en het verchikken van de keuzedagen de druppel zijn om te besluiten niet meer te reizen met NS. Wij zouden dat een ongewenste ontwikkeling vinden. U heeft onlangs gemeld dat u zoekt naar een alternatieve oplossing voor deze kwetsbare klanten. De alternatieve oplossing en de kosten hiervan zijn op dit moment niet bekend. Wij willen u adviseren om de prijsverhoging van de (verchipte) Keuzedagen nu niet uit te voeren en ons een voorstel te doen over de tarieven van de Keuzedagen in combinatie met uw alternatieve oplossing.

Wij zijn altijd bereid het advies nader toe te lichten wanneer u dat wenst.

Met vriendelijke groet,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV,
namens deze,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Kruyt', with a long horizontal line extending to the right from the end of the signature.

Arriën Kruyt