



LANDELIJK OVERLEG CONSUMENTENBELANGEN OPENBAAR VERVOER

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
DGMO/OVS
t.a.v. Wino Aarnink
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Contactpersoon: A. Frerichs
Datum brief: 25 oktober 2023
Kenmerk brief: Locov 2023-314801
Bijlage(n) bij brief: -

Onderwerp: Advies aanpassing artikel 54 van de HRN-concessie 2015-2024

Geachte heer Aarnink,

Met uw brief (zonder kenmerk, gedagtekend op 6 september, verzonden op 13 september) vraagt u ons advies over het aanpassen van artikel 54 van de HRN-concessie 2015-2024. Met bezwaar komen wij aan uw verzoek tegemoet.

Proces van adviesaanvraag

U hoort de consumentenorganisaties advies te vragen op een moment dat ons advies nog van wezenlijke invloed op het voornemen kan zijn (Artikel 27, WP2000). U moet het advies immers tot u kunnen nemen voordat de (de facto) besluitvorming al heeft plaats gevonden. Wij zijn de mening toegedaan dat dit bij deze adviesaanvraag niet het geval is. U vraagt ons om advies, nadat u in een Kamerbrief heeft aangekondigd dat de tarieven op 1 januari 2024 extra verhoogd worden. U schrijft daarover "Op het gebied van tarieven creëer ik ruimte voor een tariefverhoging van 3,5% per 1 januari 2024" en "Voor de extra verhoging per 1 januari 2024 zal ik de huidige HRN-concessie (2015-2024) wijzigen". Daarmee presenteert u de verhoging reeds als een feit. Uit niets blijkt dat het om een voornemen gaat die nog gewijzigd kan worden. Ook niet uit uw opmerking dat de gebruikelijke wettelijke procedure wordt doorlopen. Deze komt op ons over als een procesmatige opmerking.

NS gaat in de adviesaanvraag voor de tarieven van 2024 al uit van de verhoging. Gesteld wordt dat deze verhoging in overleg met IenW is toegestaan. NS schrijft wel dat IenW daarover nog advies aanvraagt. Dit toont naar onze mening aan dat de voorliggende adviesprocedure niet op een dusdanig tijdstip is ingezet dat deze nog van wezenlijke invloed is. Dat blijkt onzes inziens ook uit de tekst in de ontwerpconcessie HRN 2025-2033. Daarin heeft u opgenomen dat NS de tarieven mag verhogen in 2025 indien deze niet extra worden verhoogd in 2024 (Artikel 30.5.E).

Bij ons leeft sterk het gevoel dat u deze adviesaanvraag enkel voor het formele proces doet om de concessie te wijzigen, terwijl het wezenlijke besluit (mogen de tarieven extra verhoogd worden) al genomen is. Alles wijst erop dat u reeds overeenstemming met NS heeft over het extra verhogen van de tarieven op 1 januari 2024.

Inhoudelijk advies

Ook inhoudelijk hebben wij bezwaren bij de verhoging. In de concessie is opgenomen dat de tickets van de beschermde kaartsoorten met maximaal de geprognosticeerde CPI mogen worden verhoogd. Dat kan zowel positief als negatief voor de reiziger uitpakken. In eerdere jaren van de concessie was de prognose van de CPI hoger dan de daadwerkelijke CPI. Wij vinden het dan ook vreemd dat u enkel kijkt naar de afgelopen jaren. Bovendien gaat u voorbij aan het feit dat 1 januari jongstleden de prijzen van de 2e klasse voltarief meer zijn gestegen dan de geprognosticeerde CPI, waardoor ook de opbrengsten uit afgeleide tarieven (zoals kortingstarieven) harder zijn gestegen. Ook gaat u in de adviesaanvraag voorbij aan het feit dat NS de prijzen van niet beschermde kaarten hard heeft laten stijgen. Hierdoor is voor reizigers de betaalbaarheid van de HRN-treinen onder druk komen te staan. Uit de adviesaanvraag blijkt ook niet hoe u tot de afweging komt dat het verhogen van de kosten voor reizigers de enige oplossing is. .

NS rijdt 13 procent minder treinen in 2023 dan in de pre-corona jaren en bespaart daardoor veel kosten. Ook in 2024 zal het aantal treinen dat NS rijdt lager liggen. Reizigers hebben te maken met een lager niveau van dienstverlening. Wij herkennen uw opmerking niet dat de prijsverhoging ervoor zorgt dat er een "balans" ontstaat waardoor er een "stabiele dienstregeling" gegarandeerd kan worden. Temeer u de afgelopen jaren met de BVOV en TVOV juist hebt aangedrongen op een 'balans' waardoor het vervoer gegarandeerd is. Waarom de reiziger bovenop de uitdunningen in de dienstregeling nogmaals een offer moet

maken is ons niet duidelijk. In onze optiek ontstaat er juist een disbalans als de reiziger meer moet betalen en te maken krijgt met een afgeschaalde treindienstregeling.

In uw adviesaanvraag meldt u dat NS te maken heeft met stijging van personeels- en materieelkosten. In de Kamerbrief heeft u het niet over materieelkosten maar over energiekosten. Wij vinden het vreemd dat de genoemde belangrijke elementen wisselen. Het argument energiekosten vinden wij niet toereikend. De vervoerders hebben een energiecontract die loopt tot het einde van de huidige HRN-concessie. U toont in uw adviesaanvraag niet aan waarom dit contract zorgt voor de stijging van de kosten voor NS. Dat is, voor zover ons bekend, tijdens de looptijd van dit contract niet het geval. Gezien het bovenstaande is een extra verhoging naar onze mening niet aan de orde.

Uit cijfers van het CBS blijkt bovendien dat in 2022 de gerealiseerde inflatie 4 procentpunt lager ligt wanneer energiekosten niet worden gerekend. Daarmee komt de gerealiseerde inflatie op ongeveer 5.6 procent te liggen. Dit is ongeveer gelijk aan uw verhoging van de treinkaartjes per 1 januari van dit jaar. Daarmee vervalt de inhoudelijke onderbouwing van de verhoging.

Uw tweede argument is het stijgen van de personeelskosten. Deze kostenverhoging zou gedekt moeten worden door de aandeelhouder. De aandeelhouder van NS heeft immers tijdens de Cao-onderhandelingen gezegd dat het "niet om het rendement" ging. Daaruit mag worden opgemaakt dat de kosten als gevolg van stijgende personeelskosten niet moeten resulteren in een hogere prijs van het treinkaartje. Daarmee vervalt dit tweede inhoudelijke argument ook.

Tenslotte zien wij geen redenen waarom materieelkosten zijn gestegen. U onderbouwt deze stelling ook niet. Het minder inzetten van materieel als gevolg van de afgeschaalde dienstregeling beperkt in onze ogen juist de kosten. Bovendien denken wij dat de kosten voor materieel vooral zitten in afschrijving van bestaand materieel. Die afschrijving verandert niet als gevolg van inflatie.

Samenvattend adviseren wij u de concessie niet te wijzigen. U heeft daarvoor namelijk niet tijdig advies aangevraagd, geeft ons inhoudelijk onvoldoende onderbouwing voor de noodzaak van de verhoging en neemt in onze ogen het belang van een betaalbaar treinkaartje voor de reiziger onvoldoende in overweging.

Motie Grinwis

Op 13 oktober schreef u aan de Tweede Kamer dat u de motie Grinwis om prijsstijgingen in 2024 voor het HRN te voorkomen wil uitvoeren. U heeft deze adviesaanvraag echter niet ingetrokken. Daarom behandelen wij deze adviesaanvraag als ware uw brief aan de Tweede Kamer over de motie als niet verzonden.

Met vriendelijke groet,

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) en Reizigersvereniging ROVER.

Postadres Locov secretariaat: Postbus 20901,2500 EX DEN HAAG

Bezoekadres Locov secretariaat: Rijnstraat 8, 2515 XP DEN HAAG

Telefoon: 070 - 4568999