LANDELIJK OVERLEG
CONSUMENTENBELANGEN
OPENBAAR VERVOER

Aan
NS
Directeur Marketing en sales
Ron Schneider
Postbus 2025
3500 HA Utrecht

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum
2 augustus 2018

Bijlage(n)
-

Ons kenmerk
Locov 2018-168829

Uw kenmerk
CC/PA/TD-829

Onderwerp
Advies tarieven 2019

Geachte heer Schneider,

In uw brief van 3 juli 2018[1] vraagt u de consumentenorganisaties in het Locov advies over de nationale en internationale tarieven voor 2019. Wij gaan graag in op uw verzoek. Hierbij hanteren wij de volgorde van uw adviesaanvraag.

Algemene tariefsverhoging

De losse componenten
De algemene tariefsverhoging is opgebouwd uit drie elementen, de CPI, de gebruiksvergoeding en de btw-verhoging. Wij gaan akkoord met de verhoging van de tarieven conform de opgeschoonde CPI. Omdat er geen wijzigingen zijn in de gebruiksvergoeding, zal deze geen effect hebben op de tarieven. Deze stabilisatie is welkom, een extra verhoging maakt het gebruik van de trein immers minder interessant.

Het derde onderdeel is de verhoging van het lage btw-tarief van 6 naar 9 procent. Deze verhoging, als gevolg van een kabinetsbesluit, wijzen wij af. Het OV heeft een maatschappelijk groot belang en een groot deel van de reizigers vindt de prijs van het OV nu al hoog. Wij vinden overigens dat u een juiste beslissing neemt door de prijzen niet nog verder te verhogen vanwege een door u veronderstelde vraaguitval.

[1] CC/PA/TD-829 adviesaanvraag tarieven 2018

Bezoekadres secretariaat
Rijnstraat 8
2515 XP DEN HAAG

Postadres
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Telefoon (070) 456 8999

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

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

De uitwerking.
Wij kunnen uw uitwerking van deze verhoging voor de enkele reis, dagretour en dagkaarten volgen. U heeft het voornemen om de verhoging van de 1e klasse beperkt te houden, zodat het gebruik wordt aangemoedigd. Wij waarderen deze aanpak. Daarbij adviseren wij u nogmaals om voor NS Flex en NS RoS dezelfde factor te hanteren. Wij zien geen noodzaak tot een verschil in ritprijzen tussen NS Flex en NS RoS.

Verhoging overige losse vervoersbewijzen

Wij gaan akkoord met de verhoging de Dagkaart, Dagkaart Hond en het groepsticket. Het niet verhogen van de prijs van de Railrunner en Kidsvrij kan natuurlijk onze goedkeuring krijgen.

De prijsverhoging van de Dagkaart Fiets met 11% is fors en veel hoger dan de inflatie. U stelt dat deze verhoging nodig is om de kosten van langere treinen op te kunnen vangen. Met een verhoging van 70 cent per kaartje zijn de extra opbrengsten echter zeer beperkt. Het lijkt daarom meer ontmoedigingsbeleid dan een bijdrage aan de kosten. Wij adviseren daarom negatief over de verhoging. Bovendien adviseren wij u naar andere oplossingen te zoeken dan het verlengen van treinen. Zo ruilen andere vervoerders zitplaatsen in de zomer in voor fietscapaciteit. Graag vernemen wij ook welke treinen verlengd zijn in verband met de fietscapaciteit.

Aanpassingen abonnementen

De verhoging van de abonnementen Altijd Vrij/Trein Vrij, Traject Vrij, Grensabonnement en het NS-deel van OV Vrij wijkt niet af van de algemene verhoging. Wij kunnen daarom instemmen met deze verhoging. Wel vernemen wij nog graag op welke trajecten u het aantal tariefeenheden verlaagt. Wij adviseren negatief over het deel van verhoging als gevolg van de btw-verhoging, onze argumentatie is daarvoor hetzelfde als bij de algemene verhoging. We ondersteunen wel uw voornemen om de prijzen niet te indexeren om zodoende reizigers te motiveren buiten de spits te reizen.
De uitbreiding van de geldigheid van het VDU-abonnement (op ma-vr voor 6,30) is welkom en verzacht enigszins de flinke prijsstijging die zowel in de abonnementsprijs als in de afzonderlijke ritprijzen zit.
Wij adviseren positief over de aanpassingen van de keuzedagen, afgezien van het onderdeel dat de btw-verhoging betreft.

IC Direct

U stelt voor om de Toeslag IC Direct/ICE en de prijzen van Altijd Toeslagvrij te verhogen. Wij kunnen uw redenering hierbij niet volgen. U stelt dat het verhogen van de toeslag gerechtvaardigd is, doordat deze de opgelopen jaren niet is geïndexeerd. Door het afronden van het bedrag komt er vervolgens 2.60 uit. Dat is gelijk de maximale toeslag die u volgens de concessie kunt vragen.
Wij wijzen de verhoging met klem af. De prestaties op de IC Direct zijn - uitgezonderd vorig jaar - altijd onder de bodemwaarde geweest. Ook dit jaar is er nog geen verbetering in de prestaties van treinen die gebruik maken van de HSL. Zoals onlangs in het Locov besproken is er zelfs sprake van een achteruitgang. De verhoging van de ICD-toeslag staat niet in verhouding tot de slechte prestaties die NS op deze treindienst levert. Het zou NS sieren om de kwaliteit van de aan reizigers geleverde diensten te laten meewegen in het prijsbeleid en

de toeslag pas te verhogen als de ongeplande rituitval substantieel lager ligt dan het bedroevend hoge niveau van het eerste halfjaar van 2018. Hetzelfde geldt voor de toeslagabonnementen. Bij de huidige kwaliteit van de dienstverlening zullen deze verhogingen door de reizigers slecht begrepen worden.

Internationale wijzigingen van 2019

Algemeen
We blij om terug te zien dat de verlaging van de eersteklasmeerprijs in 2019 al in de internationale concept-tabellen is opgenomen. De aanpassingen van de binnenlandse tariefafstanden van 2019 zijn nog niet in de internationale concept-tabellen opgenomen. We adviseren dat echter wel; er is geen enkele reden om dat weer een jaar uit te stellen.

U heeft het voornemen om de IC/ICE-tarieven via Emmerich en Bad Bentheim te verhogen volgens dezelfde systematiek als de binnenlandse tarieven. Voor de verhoging als gevolg van de btw-aanpassing verwijzen naar eerder in het advies. Verder constateren wij dat er feitelijk sprake is van een grenstoeslag van vaak 40 tot 50%. Daar staat echter geen significante reistijdwinst tegenover, de IC Berlijn stopt immers op alle tussengelegen IC-stops en de ICE is maar weinig sneller dan de reguliere binnenlandse IC. De prijzen van IC Berlijn en ICE zijn daarom nu al veel te hoog. Het verbeteren van internationale treinverbindingen is een actueel thema. Om de concurrentiepositie tegenover het vliegtuig te verbeteren is het belangrijk om met goede prijzen te komen. Daarom adviseren wij u om de prijzen niet te verhogen.

U wilt onderzoeken of het een nieuwe Sparpreis-propositie van DB wil gaan verkopen. DB heeft op 1 augustus verschillende wijzigingen doorgevoerd aan de Sparpreis-tickets. Wij horen dan ook graag over welke Sparpreis-propositie het gaat, daar wij hier waarschijnlijk ook een mening over hebben. In het algemeen is het echter geen goed idee om bepaalde proposities van DB niet aan te bieden, omdat er daardoor meer prijsverschillen tussen de verkoopkanalen van NS en DB ontstaan. Dat is ongewenst. Nog steeds constateren sommige reizigers dat je bij NS meer betaalt dan bij DB. Dat zal dan weer toenemen, terwijl NS de afgelopen jaren juist inspanningen heeft gedaan om zulke prijsverschillen uit de wereld te helpen.

Overig

Hieronder hebben we een aantal zaken op een rij gezet die nog aanpassingen vragen in de internationale tabellen. De aanpassingen van de binnenlandse tariefafstanden van 2018 zijn voor een klein deel al opgenomen, daarmee zijn we content. In 2018 zijn de volgende trajecten 1 tariefeenheid ingekort:

- Den Helder Zuid - Anna Paulowna
- Goes - Arnemuiden
- Hoorn-Kersenboogerd - Hoogkarspel
- Maarn - Veenendaal West
- Den Dolder - Soest Zuid
- Deurne - Horst-Sevenum

In de concept-tabellen zijn echter bij veel minder series de tariefeenheden verminderd dan verwacht mag worden. Immers, niet alleen de series naar de

direct betrokken stations moeten worden aangepast maar ook alle andere series die via de ingekorte trajecten verlopen.
Verder moeten sommige series niet met 1 maar met 2 tariefeenheden worden verminderd t.o.v. vorig jaar, bv. Vlissingen - Venlo(gr) of Soest - Venlo(gr). Daar is in de concept-tabellen geen rekening mee gehouden.
Er zijn dus nog aanpassingen nodig bij (zonder aanspraak te maken op volledigheid):

- Alle grenspunten - Vlissingen, Vlissingen Souburg, Middelburg, Den Helder, Veenendaal Centrum, Rhenen, Bovenkarspel-Grootebroek, Bovenkarspel Flora, Enkhuizen
- Emmerich(Gr) - Soestdijk, Soest
- Venlo(Gr) - Soestdijk, Soest
- Herzogenrath(Gr) - Soestdijk, Soest
- Eindhoven - Soestdijk, Soest
- Roosendaal(gr) - Soestdijk, Soest, Baarn
- Hazeldonk(gr) - Soestdijk, Soest, Baarn
- Visé(gr) - Soestdijk, Soest, Baarn
- Rotterdam C - Soestdijk, Soest, Baarn
- Utrecht C - Soestdijk, Soest, Baarn
- Breda - Soestdijk, Soest, Baarn
- Hazeldonk(gr) - Blerick, Venlo, Tegelen, Venray, Vierlingsbeek, Boxmeer
- Roosendaal(gr) - Blerick, Venlo, Tegelen, Venray, Vierlingsbeek, Boxmeer
- Eindhoven - Blerick, Venlo, Tegelen, Venray, Vierlingsbeek, Boxmeer
- Breda - Blerick, Venlo, Tegelen, Venray, Vierlingsbeek, Boxmeer
- Rotterdam C - Blerick, Venlo, Tegelen, Venray, Vierlingsbeek, Boxmeer
- Utrecht C - Blerick, Venlo, Tegelen
- Amsterdam C - Blerick, Venlo, Tegelen
- Schiphol - Blerick, Venlo, Tegelen
- Venlo(Gr) - alle stations en grenspunten in het gebied ten westen van de lijn Heeze, Helmond Brouwhuis, Rosmalen, Geldermalsen, Bunnik, Den Dolder, Soestdijk, Hilversum, Lelystad. De genoemde stations horen nog bij dat gebied.

Ook hier moet voor sommige series het aantal tariefeenheden met 2 worden verminderd.

Gezien het grote aantal correcties dat jaar na jaar nodig blijkt te zijn, adviseren wij u eens te kijken naar een minder foutgevoelige methode om het aantal tariefeenheden te bepalen voor de internationale tabellen. De binnenlandse tariefmodule op de NS-website lijkt dit soort problemen niet te hebben.

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

Met vriendelijke groeten,

De consumentenorganisaties in het Locov.