



NS Reizigers

Directie

Hoofdgebouw NS
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025
3500 HA Utrecht
Nederland
www.ns.nl

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Aan de vertegenwoordigers van
consumentenorganisaties in het LOCOV

Datum 15 augustus 2013
Ons kenmerk CC/PA/SvS-659
Onderwerp Adviesaanvraag Tarief 2014

Geachte vertegenwoordigers van de consumentenorganisaties,

Hierbij vraagt NS uw advies over het voorgenomen besluit de tarieven per 1 januari 2014 aan te passen.

NS is voornemens de tarieven van enkele reizen, dagretours en een deel van de abonnementen aan te passen. NS zet zich al jaren in voor een gematigd tariefbeleid door scherp te letten op kosten en efficiency. Ook komend jaar wordt dit beleid voortgezet door de tarieven voor 2014 te corrigeren voor inflatie zoals weergegeven in de stijging van de consumentenprijsindex (CPI). Daarnaast is aanpassing als gevolg van de stijging van de gebruiksvergoeding voor de infrastructuur nodig en een tweetal specifieke maatregelen, die hieronder worden toegelicht.

CPI

De raming van medio juni jl. van het Centraal Planbureau (CPB) geeft een verwachte inflatie voor 2014 aan van 2%. Omdat de concessievoorwaarden voorschrijven dat de consumentenprijsindex in de Macro Economische Verkenning (MEV) maatgevend is, maakt NS een voorbehoud op dit percentage. Als de MEV – die het CPB in september publiceert – een ander percentage dan 2% bevat, dan past NS de tariefstijging hierop aan.

Gebruikersvergoeding

Het kabinet Rutte I heeft besloten tot een verhoging van de gebruiksvergoeding voor infrastructuur van € 50 miljoen per 2015. Naar verwachting zal een groot deel hiervan voor rekening van NS komen. Om de daaruit voortvloeiende verhoging van de tarieven gelijkmatig voor de klant te laten verlopen, wil NS dit over drie jaren uitsmeren met ingang van 2014. Dit betekent dat in de tarieven van 2014 een verhoging van 1% wordt opgenomen. IenM als concessieverlener is een voorstander van deze stapsgewijze verhoging en zal dat binnen de huidige concessie mogelijk maken. Mocht er een wijziging in de bezuinigingsdoelstelling optreden zal NS opnieuw met IenM overleggen over deze verhoging.



Specifieke maatregel 1: oplossing Dubbel Opstaptarief

De spoorsector heeft gezamenlijk gewerkt aan het oplossen van het Dubbel Opstaptarief (DOT) en heeft dit vastgelegd in het DOT-convenant. Op basis van dit convenant is NS voornemens een tijdelijke tariefstijging door te voeren. Over deze tijdelijke stijging heeft u een adviesaanvraag van IenM ontvangen. Wij zullen het besluit van IenM verwerken in onze tarieven.

Graag licht ik deze voorgenomen tariefswijziging toe. In het kader van het oplossen van het Dubbel Opstaptarief heeft NS van haar concessieverlener IenM toestemming nodig voor extra – maar echter tijdelijke – tariefruimte ter hoogte van 0,38% in 2014. De opbrengsten hiervan worden afgedragen aan de Regionale Vervoerders zodat zij gecompenseerd worden voor prijsschokken die ontstaan door het oplossen van het DOT. De tariefruimte bij NS en de afdrachten naar de Regionale Vervoerders worden daarna in 3 jaar weer afgebouwd tot nul. In die periode verhogen de Regionale Vervoerders hun eigen tarieven om de misgelopen opbrengsten van het Dubbel Opstaptarief zelf te compenseren. De achtergrond van deze maatregel is om de prijsschokken voor Regionale- en Interoperabele reizen kleiner te maken. Het afbouwen van deze tijdelijke verhoging bij NS komt in 2015 terug, omdat conform het DOT-convenant de tariefstijging 0,17% lager wordt dan anders het geval zou zijn geweest. Vervolgens vindt in 2016 een verlaging plaats met 0,11% en ten slotte in 2017 een verlaging met 0,10%.

Specifieke maatregel 2: kortste route per vervoerder

NS en de organisatie van Regionale Vervoerders VRS werken op dit moment aan het invoeren van Regionale Prijzen op de lijnen van Regionale Vervoerders. Deze regionale prijzen gelden al bij de OV-Chipkaart als er daadwerkelijk over een regionale lijn wordt gereisd. Deze prijzen zullen ook gaan gelden voor Papieren treinkaartjes en haar 'opvolger' de eenmalige chipkaart, E-Tickets en de abonnementsvorm Traject Vrij. Het betekent dat voor de reiziger duidelijk zal worden wat de prijs is van het NS-deel van de reis en de prijs van het deel van de reis gemaakt met een andere vervoerder. Dit vloeit voort uit de regionale tariefvrijheid van gedecentraliseerde lijnen.

Onderdeel hiervan is de maatregel 'Kortste route per vervoerder'. Op dit moment kan een reiziger tussen enkele bestemmingen kiezen tussen twee verschillende routes. In de huidige situatie betaalt een reiziger de kortste route maar kan met dat vervoersbewijs ook gebruik maken van de langere route die soms sneller is. Hierbij kunt u denken aan de route Roermond – Nijmegen via de snelle NS Intercity via Den Bosch of via de langzamere Stoptrein van Veolia over de Maaslijn. De prijs wordt altijd berekend op basis van de korte route via de Maaslijn. In de toekomst gaat de prijs dus verschillen, afhankelijk van de keuze die de reiziger maakt.

De spoorsector heeft gezamenlijk besloten dat reizigers voortaan per vervoerder de 'eigen' prijs per tariefeenheid betalen. Dat betekent dat de prijs van een aantal NS reizen voortaan berekend wordt via het NS netwerk in plaats van via het VRS netwerk:

- Groningen-Leeuwarden
- Almelo-Mariënberg
- Mariënberg-Zwolle
- Maastricht-Heerlen
- Nijmegen-Roermond
- Amersfoort- Ede Wageningen
- Apeldoorn-Zutphen



Omdat NS op deze trajecten de werkelijke gereisde aantal tariefeenheden in rekening moet brengen, levert dit NS extra omzet op. NS mag haar prijzen echter beperkt verhogen, vanwege concessie bepalingen. De extra omzet betekent dat NS haar algemene tariefverhoging zal beperken. De beperking is vastgesteld op -0,166%. Omdat een bepaalde groep reizigers meer gaat betalen, wordt de algemene tariefsverhoging voor alle NS-reizigers dus enigszins lager. In de bijlage staat dit alles nog nader toegelicht.

Aanpassing Enkele Reis en Retouren (ERET)

De CPI, gebruikersvergoeding en bovengenoemde specifieke maatregelen leiden tot het voornemen van NS om de tarieven voor de enkele reizen en dagretours met gemiddeld 3,38% te verhogen. De beschermde kaartsoort Reizen op Saldo tarief 2^e klas Vol Tarief zal stijgen met 3,21%. Door afronding op €0,10 valt de algehele prijsverhoging van Eret (3,38%) licht hoger uit dan die van de beschermde kaartsoort RoS 2e klas Vol tarief op de OV-Chipkaart (3,21%).

Gezien de gemiddeld hogere aanpassing van de enkele reizen en dagretours op de kortere afstanden per 1 januari 2012, kiest NS ervoor om deze enkele reizen en dagretours (0-8 tariefeenheden) net als per 1 januari 2013 opnieuw niet te verhogen per 1 januari 2014. De reden voor de bovengemiddelde verhoging per 1 januari 2012 en het niet verhogen per 1 januari 2013 en 1 januari 2014 voor deze kaartgroep komt voort uit het keuzen van NS om tarieven af te ronden op €0,10. Hierdoor kan het ene jaar het tarief naar beneden worden afgerond, het andere jaar naar boven. Vanwege het lagere tarief voor de kortere afstanden, zijn deze effecten hier het meeste zichtbaar. NS handhaaft dit prijsbeleid van afronden op €0,10 o.a. vanwege de muntbetaling in kaartautomaten en het prijsbeeld.

Aanpassingen abonnementen

De overwegingen in deze brief leiden ook tot het voornemen om de tarieven van de volgende Forenzen abonnementen in 2014 te verhogen met 3%:

- Altijd Vrij
- Traject Vrij

Het verschil met ERET komt voort uit het feit dat de twee specifieke maatregelen, te weten extra tariefvrijheid oplossen Dubbel Opstaptarief en de 'Kortste route per vervoerder', niet van toepassing zijn voor Traject Vrij en Altijd Vrij.

Abonnementen voor Sociaal Recreatief/Dal gebruik worden in 2014 niet in prijs verhoogd:

- Voordeelurenabonnement
- Dal Voordeel/Altijd Voordeel
- Weekend Vrij/Dal Vrij/Kids Vrij

Tenslotte heeft NS het voornemen een prijsverhoging door te voeren van €1,50 (Van €2,00 naar €3,50) per reisdag voor de Keuzedagen 60+. Keuzedagen zijn een set van zeven vrije reisdagen die abonnementhouders van 60 jaar en ouder bij hun abonnement kunnen aanschaffen. Deze Keuzedagen zijn voor het eerst betaald gemaakt in 2006 en sindsdien niet in prijs verhoogd, ook heeft geen inflatiecorrectie plaats gevonden. Aan deze verhoging wordt ook een productverrijking gekoppeld, namelijk dat ze voortaan ook geldig zijn op maandag en vrijdag na 9:00 uur, wat door veel klanten gezien wordt als het oplossen van een onvolkomenheid in het huidige product. Deze wijziging zal niet eerder plaats vinden dan april 2014 vanwege het verchippen van de keuzedagen.



Ons kenmerk CC/PA/SvS-659

Pagina 4/5

Deze adviesaanvraag is zowel van toepassing op het Hoofdrailnet als voor regionale concessies die NSR exploiteert en die niet onder de Hoofdrailnet-concessie vallen.

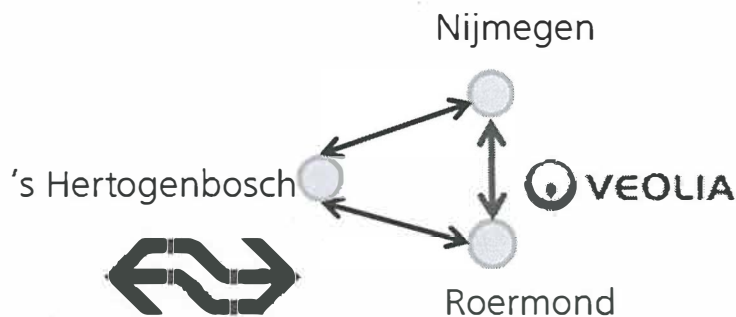
Heeft u naar aanleiding van onze voornemens vragen, dan is NS uiteraard bereid die te beantwoorden. Neem in dat geval contact op met Susanne van Steenbergen. Ook in één van de volgende officiële Locov-vergaderingen kunnen wij desgewenst over de tariefaanpassingen van gedachten wisselen.

Met vriendelijke groet,
Ingrid Thijssen
Directievoorzitter

Bijlage

Maatregel 'Kortste route per vervoerder'

- Op dit moment worden zo'n 9,8% van de Eret reizen in Nederland deels of geheel gemaakt op het netwerk van VRS (Arriva, Breng, Connexxion, Syntus en Veolia. [Bron Hypercube])
- Slechts een klein gedeelte (zo'n 0,5% van alle Eret reizen) van de reizigers op een station heeft een keuze tussen een route met NS of een route met VRS om dezelfde eindbestemming te bereiken.
- Een belangrijk voorbeeld is het traject Roermond-Nijmegen.



- De klant die nu **via NS** reist, betaalt via de Maaslijn van Veolia (85TE) maar **moet** reizen via 's Hertogenbosch [127 TE] Hierdoor biedt NS op dit moment dus meer treinkm's voor een lagere prijs dan de directe route met Veolia.
- VRS heeft aangegeven dit als oneerlijke concurrentie te zien en NS verzocht de daadwerkelijke route/aantal TE's in rekening te brengen per invoering Regionale Prijzen
- Door het invoeren van 'kortste route per vervoerder', betaalt de klant die met NS reist ook de prijs via 's-Hertogenbosch.
- De klant kan er uiteraard ook voor kiezen om de route via Veolia te nemen en de bijbehorende prijs over de Maaslijn te betalen.
- De extra opbrengsten die dit voor NS genereert, moeten in mindering worden gebracht op de tariefruimte van 2014. Dit betekent dat door deze maatregel de algemene prijsverhoging uitkomt op 3,21%.
- Daar staat tegenover, dat de volgende VRS trajecten niet meer meegenomen worden in de berekening van NS prijzen per invoering Regionale Prijzen. En stijgt de NS prijs op de volgende trajecten:
 - Groningen-Leeuwarden
 - Almelo-Mariënberg
 - Mariënberg-Zwolle
 - Maastricht-Heerlen
 - Nijmegen-Roermond
 - Amersfoort- Ede Wageningen
 - Apeldoorn-Zutphen
- Daarmee is niet gezegd dat de klant duurder uit is. Juist alleen op deze trajecten heeft de klant juist een keuze tussen de VRS route (doorgaans rechtstreeks stoptrein) en NS route (doorgaans langere reis in TEs, maar met een snellere intercity)