



LANDELIJK OVERLEG  
CONSUMENTENBELANGEN  
OPENBAAR VERVOER

Aan  
Drs. J.A. Jacobs  
Directeur Spoor,  
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum  
23 oktober 2008

Bijlage

Ons kenmerk  
Locov 2008/244

Onderwerp  
Advies tarieven tijdelijk rijden HSL-Zuid

Geachte heer Jacobs,

In uw brief van 6 oktober jongstleden (V&W/DGMO-2008/3147) vraagt u ons, de consumentenorganisaties in het Locov, te adviseren over de door HSA (NS Hispeed) voorgestelde tarieven voor het tijdelijk rijden op de Hogesnelheidslijn Zuid in 2008. Wij waarderen dat u ons de gelegenheid biedt om onze zienswijze kenbaar te maken. Aan uw adviesvraag komen wij daarom graag tegemoet.

Als bijlage van uw brief is het voorstel tariefstructuur van NSA opgenomen. In de brief van HSA van 2 september 2008, kenmerk HSA/08-018 is het voorstel voor de hoogte van de toeslagen (supplementen) opgenomen. Naar aanleiding van overleg tussen uw ministerie en HSA over dit voorstel is een aanvullend voorstel gemaakt (HSA/08-021), waarin HSA een introductietarief en een superdiscounttarief voorstelt.

In het advies zullen we eerst ingaan op de gekozen basistariefstructuur. Daarna zal specifiek ingegaan worden op de introductiefase en de periode aansluitend hieraan.

## Advies

### Tariefstructuur

Wij vinden het een logische keuze om het NS-assortiment op de Hogesnelheidslijn als basistarief van toepassing te verklaren. De nieuwe verbinding Amsterdam - Rotterdam zal het best tot zijn recht zal komen, als deze een geïntegreerd onderdeel vormt van het OV-netwerk. Tariefintegratie is daarom belangrijk. Dit geldt overigens niet alleen in deze startfase, zoals Hispeed in de brief van 2 september 2008 aan het Ministerie schrijft, maar ook daarna.

Ideaal zou zijn, als de reiziger zich daarbij niet om aparte kaartjes zou hoeven bekommeren. De eenvoudigste oplossing hiervoor is het *NS-tarief zonder méér*, met tussen Schiphol en

Secretariaat  
Bezoekadres  
Koningskade 4  
2596 AA DEN HAAG

Postadres  
Postbus 20906  
2500 EX DEN HAAG

Telefoon (070) 351 8999  
Telefax (070) 351 9393

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

*In het Locov hebben zitting: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Nederlandse Spoorwegen, ANWB, Consumentenbond, Chronisch zieken en Gehandicapten Raad Nederland, Fietsersbond, Landelijke Studenten Vakbond LSVb, Ouderenorganisaties CSO en ROVER.*

Rotterdam evenveel tariefeenheden als over de langere route via Den Haag. Een volledige gelijkheid tussen het binnenlandse Hispeed- en NS-tarief is aantrekkelijk voor de reiziger, maar staat op gespannen voet met de eis dat Hispeed voldoende inkomsten moet genereren om de zeer hoge jaarlijkse gebruiksvergoeding aan de Staat te betalen. Daar waar de reiziger de vrije keuze krijgt uit een verbinding van de bestaande kwaliteit tegen het huidige tarief en een verbinding van duidelijk hogere kwaliteit tegen een hoger tarief, wijzen wij een hogere prijs voor het betere alternatief ook niet principieel af.

Denkbaar zou zijn, dat Hispeed tussen Schiphol en Rotterdam zoveel tariefeenheden berekent, dat daarmee het prijsverschil vanzelf in een kaartje via de nieuwe lijn verdisconteerd is. Dat zou ook beter stroken met de situatie tussen Amsterdam en Schiphol, waar Hispeed dezelfde reistijd biedt als NS, en voorlopig ook hetzelfde materieel. Op dit traject heeft de reiziger vooral belang bij een hoge frequentie en een vrije keuze uit de treinen. Anderzijds heeft de reiziger tussen Amsterdam en Rotterdam die voor de hogesnelheidsverbinding kiest, behoefte aan een behoorlijke zitplaatskans. Ook in de periode waarin het Hispeed-aanbod nog slechts beperkt is.

Het verdisconteren van het prijsverschil via tariefeenheden zou tevens betekenen, dat dit prijsverschil alleen door kopers van enkele reizen, retours en trajectabonnementen zou worden opgebracht. Al met al komen wij tot de slotsom, dat de keuze van Hispeed voor toeslagen boven op het NS-assortiment waarschijnlijk de meest praktische is, ook al betekent dit dat een flink deel van de Hispeed-reizigers met twee kaartjes zal moeten reizen.

### **Introductietarief**

Wij vinden het een goede gedachte om tijdens de eerste exploitatiefase een relatief mild geprijsd introductietarief aan te bieden. Dit geeft iedereen de gelegenheid kennis te maken met de nieuwe verbinding, die in de allereerste periode misschien ook nog niet geheel vrij van aanloopproblemen zal zijn.

Hispeed moet van meet af aan wel duidelijkheid bieden over de tarieven. Belangstellende reizigers moeten tijdens de introductieperiode kunnen weten, welke tarieven daarna zullen gelden.

### **Na het introductietarief**

De basistoeslag van 60% boven het volle NS-tarief in de tweede klasse is volgens ons onevenredig hoog. Het verschil in prijs ten opzichte van een gereduceerde enkele reis of retour – een kaartsoort die veel reizigers in de daluren gebruiken – is nog veel groter: deze reizigers gaan ongeveer het dubbele betalen. Voor de meest prijsgevoelige categorie reizigers, die na de ochtendspits reist, wordt dus de hoogste prijsdrempel opgeworpen. Deze tariefpolitiek kunnen wij niet volgen. Wij adviseren daarom de Voordeurenkorting ook op de Hispeed-toeslagen van toepassing te laten zijn.<sup>1</sup>

Het prijsverschil in de tweede klasse van circa 60% respectievelijk circa 100% vinden wij ook hoog in vergelijking tot het extra gebodene. In dit oordeel worden wij bevestigd als wij een vergelijking maken met de prijs- en kwaliteitsverschillen bij buitenlandse hogesnelheidstrajecten (bijvoorbeeld Keulen – Frankfurt, Parijs – Lille, Zürich – Bern). Hispeed streeft dan ook naar "omzetmaximalisatie door het opzoeken van de grenzen van de prijselasticiteit"<sup>2</sup>. Vanuit de optiek van een maximale dienstbaarheid van het openbaar vervoer aan de mobiliteitsvraag betreuren wij de prikkel tot een primaire focus op inkomsten, die de overheid met de contractafspraken van 2001 in feite aan HSA heeft gegeven. Uiteindelijk is het echter de consument die, zolang hij althans een reële keuze heeft, bepaalt met welke tarieven Hispeed zich wel en niet uit de markt prijst in verhouding tot de geboden kwaliteit. Gezien de

<sup>1</sup> Ter vergelijking: in Duitsland zien wij dat kortingsregelingen zoals BahnCard, Railplus en Sparpreis wél op de HST-toeslagen van toepassing zijn.

<sup>2</sup> Brief NS Hispeed aan Verkeer en Waterstaat d.d. 29 september 2008 (bijlage bij adviesaanvraag)

bereikbaarheidsproblematiek in Nederland zouden de extra Hispeed lijnen een aantrekkelijke werking moeten hebben ten koste van automobiliteit.

Het superdiscounttarief is alleen aantrekkelijk voor wie zich vooraf op een datum en op tijdstippen voor de heen- en terugreis wil vastleggen. De kans op 'uitverkocht' is in de spits zeer groot en op courante tijdstippen daarbuiten nog altijd reëel. Wie vanwege 'uitverkocht' moet uitwijken naar een eerdere of latere trein, zal wellicht anders gaan aankijken tegen de praktische waarde van de reistijdwinst die Hispeed hem biedt. Voor een Randstad-interne OV-verbinding betwijfelen wij zeer of deze vorm van 'klantbinding' aansluit bij een behoefte vanuit de markt. Het is een ontwikkeling die diametraal staat tegenover het inzicht dat de markt het best wordt bediend met 'spoorboekloos reizen'. Wij menen dan ook, dat het superdiscounttarief niet zomaar kan worden beschouwd als een matiging van het hoge Hispeed-tarief.

#### **Tenslotte**

Nogmaals benadrukken wij onze waardering voor het betrekken van onze zienswijze bij de verdere besluitvorming over de tarieven. Wij zien uw reactie op ons advies met veel belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV,  
namens deze,

drs. G.B.M. Leers