



LANDELIJK OVERLEG CONSUMENTENBELANGEN OPENBAAR VERVOER

NS

Bertien van Baak

Postbus 2025

3500 HA Utrecht

Contactpersoon: A. Frerichs

Datum brief: 31 augustus 2026

Kenmerk brief: Locov 2026-168079

Bijlage(n) bij brief: Geen

Onderwerp: Advies tarieven 2027

Geachte mevrouw van Baak,

In uw brief van 20 juli 2026 (met kenmerk CC/PA/TD-1011 Adviesaanvraag tarieven 2027) vraagt u ons, de consumentenorganisaties in het Locov, advies over de voorgenomen wijziging van de tarieven voor 2027. Wij gaan graag in op uw verzoek.

1. Indexatie tarieven

Net als vorig jaar bent u voornemens de mogelijkheden die u heeft om de tarieven te verhogen maximaal te benutten. Dit komt neer op een gemiddelde verhoging van naar verwachting 4,8% per 1 januari 2027. Dit percentage is opgebouwd uit de verwachte inflatie voor 2027 (2,3%), de hogere inflatie in 2026 (1,5%) en de inhaalindexatie (1%) en kan nog worden aangepast op basis van de nog te verschijnen inflatiepercentages uit de macro-economische verkenningen.

1.1 Indexatie en betaalbaarheid

Wij hebben zorgen over de voortgaande stijging van uw tarieven. Reizen in het OV moet betaalbaar blijven. Wij zijn van mening dat een structurele verlaging van de tarieven noodzakelijk is en dat dit kan bijdragen aan groei van het gebruik van het OV. De populariteit van het Dal Vrij abonnement, dat deze zomer als actie tegen een veel lager tarief werd aangeboden, toont aan dat hier mogelijkheden zijn. Wij

gaan hier graag over met u in gesprek, zodat er snel een vervolg kan worden gegeven aan dit succes.

Advies

Wij adviseren positief op de tariefverhoging voor 2027 voor de nationale en internationale tarieven, voor zover die voortkomt uit de verwachte inflatie voor dat jaar (CPI) en de hogere inflatie in 2026. Wij adviseren u voor volgende jaren te zoeken naar kostenbesparingen. Wij adviseren concreet in uw adviesaanvraag voor de tarieven van 2028 te komen met voorstellen, zodat de tariefruimte niet meer maximaal wordt benut.

1.2 Inhaalindexatie

U mag de tarieven extra verhogen om een eerder niet doorgevoerde tariefverhoging alsnog door te voeren. Wij hebben vorig jaar negatief geadviseerd op deze extra tariefverhoging van in totaal 4,16% verspreid over de jaren 2026 t/m 2029. Wij zijn nog steeds niet akkoord met deze extra tariefverhoging, omdat u de verwachte reizigersopbrengsten en -kosten, die ten grondslag liggen aan het berekende percentage, voor ons niet zijn onderbouwd. Ook ontbreekt een mechanisme dat de reiziger compenseert als de resultaten in de praktijk gunstiger zijn. U bent vorig jaar in uw besluit niet ingegaan op deze argumenten, maar heeft alleen verwezen naar uw afspraken met het ministerie. Ook bent u in uw besluit niet ingegaan op ons argument dat het uitsmeren over meerdere jaren als gevolg heeft dat de tariefverhoging in 2029 uiteindelijk 0,66% hoger is dan zonder uitsmeren van de verhoging. Dit is in onze ogen een ongewenst structureel effect voor reizigers.

Wij kunnen er niet mee instemmen dat u wel wordt gecompenseerd als verwachtingen ten aanzien van de inflatie in de praktijk anders blijken te zijn, maar dat de reiziger niet voor deze extra tariefverhoging wordt gecompenseerd als uw eigen verwachtingen ten aanzien van de reizigersopbrengsten en -kosten anders blijken te zijn dan u heeft aangenomen.

Advies

Wij adviseren negatief over de extra tariefverhoging van 1% in 2027 als onderdeel van de inhaalindexatie in de periode 2026 t/m 2029. Als u dit voorstel toch doorvoert, dan adviseren wij u alsnog uw voorstel te onderbouwen en aan te geven wat de aannames zijn ten aanzien van de verwachte reizigersopbrengsten en -kosten. Dat is inclusief de effecten van inflatie op inflatie op basis waarvan u

deze afspraak met het ministerie heeft gemaakt, zodat dit kan worden gemonitord. Wij adviseren u daarnaast om op basis van deze onderbouwing met een mechanisme te komen dat de reiziger compenseert als resultaten in de praktijk gunstiger zijn. Dit is op dezelfde wijze als u zelf ook wordt gecompenseerd met extra tariefruimte als de inflatie hoger uitvalt dan verwacht.

1.3 Indexatie methode

De voorgestelde tariefverhoging van 4,8% betreft een gemiddelde. Sommige tarieven stijgen iets harder, andere minder hard. Dit doet u in een aantal gevallen vanwege afronding op hele euro's. Of om uit te komen op bedragen eindigend op 95 cent. Hierdoor is het voor ons lastig te volgen of bepaalde producten door de jaren heen sterker stijgen in prijs dan andere producten. Binnen de systematiek voor indexatie van het landelijke tariefkader van het regionaal openbaar vervoer worden daarom altijd de onafgeronde bedragen geïndexeerd en samen met de voorgestelde afgeronde bedragen getoond. Deze methode zien wij ook graag bij de voorstellen van NS.

Advies

Wij adviseren u vanaf de volgende adviesaanvraag voor de tarieven de onafgeronde bedragen na indexatie samen met de door u voorgestelde afgeronde bedragen te tonen. Wij vragen u daarbij voorstellen die anders dan vanwege afronding afwijken van de gemiddelde tariefverhoging toe te lichten. Wij adviseren u de onafgeronde bedragen na indexatie vervolgens weer te gebruiken als basis voor de indexatie voor het volgende jaar.

2. Minimumtarief

U bent in lijn met de tariefruimte voornemens het minimumtarief voor reizen van 1 t/m 8 tariefeenheden te verhogen van 3,00 naar 3,10. Wij willen al langere tijd af van het minimumtarief in zijn huidige vorm. Wij zijn van mening dat u, net als de andere OV-bedrijven, zou moeten werken met een opstaptarief aangevuld met een (degressief) variabel tarief per kilometer en zonder een drempel van 8 tariefeenheden. Dit maakt niet alleen het tariefsysteem voor reizigers eenvoudiger. Het zorgt er ook voor dat het grote prijsverschil bij korte ritten met andere vervoerders verdwijnt. Een voorbeeld is de treinrit Venlo – Blerick. In 2026 kost deze rit bij u €3,00 en bij Arriva €1,62. Dat grote verschil is niet uit te leggen aan reizigers. Dit prijsverschil wordt de laatste jaren bij iedere verhoging groter. In het huidige tempo is het tariefverschil in 2028 tot 100% opgelopen.

Door het afschaffen van het minimumtarief worden vergelijkbare korte ritten op trajecten waar u (vrijwel) geen concurrentie hebt, zoals Haarlem – Overveen, ook goedkoper. Op dergelijke trajecten rijdt vaak geen of beperkt regionaal openbaar vervoer, juist omdat er NS-treinen rijden. Het is onwenselijk dat deze reizigers veel meer moeten betalen, omdat concurrerend regionaal vervoer hier ontbreekt.

Het verschil van bijna 100% tussen uw tarief en dat van andere vervoerders in het voorbeeld betekent voor frequente reizigers op jaarbasis een aanzienlijk bedrag, omdat het minimumtarief ook doorwerkt in de tarieven voor het abonnement Traject Vrij. Dit maakt de trein onaantrekkelijk voor deze reizigers.

Wij denken dat u de inkomstenderving door het afschaffen van het minimumtarief kunt compenseren met de reizigersgroei die dit gaat opleveren. Eerder heeft u aangegeven dat een toename van korte ritten mogelijk effect heeft op de zitplaatskans. Wij vinden dit geen rechtvaardiging voor het handhaven van het minimumtarief. Bovendien is in de hoofdrailnetconcessie afgesproken dat de prestatie indicator zitplaatskans wordt vervangen door een prestatie indicator die kijkt naar de zitplaatstijd. Hierdoor weegt de impact van reizigers die slechts een kort stukje van hun reis niet kunnen zitten niet meer zo zwaar mee in de prestatie indicatoren. Uiteraard gaan wij zo nodig wel graag met u in gesprek over deze door u veronderstelde effecten.

Advies

Wij adviseren het minimumtarief af te schaffen en te vervangen door het opstaptarief uit het Landelijk Tariefkader (dat jaarlijks wordt geïndexeerd) en een tarief per tariefeenheid. Reizen van 8 tariefeenheden blijven hierdoor, exclusief de inflatiecorrectie, ongeveer even duur. Reizen van minder tariefeenheden worden goedkoper, wederom exclusief de inflatiecorrectie. Wij adviseren ook de prijzen voor Traject Vrij voor trajecten van 1 t/m 7 tariefeenheden hierop aan te passen.

3. Toeslag IC-direct

U bent voornemens de toeslag IC Direct te verhogen van €3,20 naar €3,40 en in daluren van €1,92 naar €2,04. Vorig jaar hebben wij gezien de problematiek op de HSL negatief geadviseerd over de toen door u wel doorgezette tariefverhoging. Dit argument geldt nog steeds. De snelheidsbeperkingen gaan naar verwachting nog tot zeker 2031 duren, waardoor de treinen aanzienlijk langzamer rijden en de punctualiteit ook onder druk staat.

U heeft eerder gesteld dat de huidige reistijd over de HSL met snelheidsbeperking alsnog aanzienlijk korter is dan via het conventionele spoor. Wij vinden dit argument niet valide. De reistijd is op dit moment alleen nog korter door de kortere route. Zonder deze snelheidsbeperking is de reistijdwinst overigens nog steeds voor het overgrote deel te danken aan de kortere route. Op andere trajecten geldt geen toeslag omdat de route korter is of de trein iets harder rijdt. Daar komt bovenop dat u voor de HSL tussen Schiphol Airport en Rotterdam Centraal een veel hoger aantal tariefeenheden rekent dan het aantal kilometers. U gaat namelijk uit van het aantal tariefeenheden volgens de conventionele route via Leiden Centraal. Daarmee geldt er via de tariefeenheden eigenlijk al een toeslag op dit deel van de HSL. Een losse HSL-toeslag daarbovenop vinden wij niet te rechtvaardigen. Het remt bovendien de reizigersgroei. Wij begrijpen dat u te maken hebt met de relatief hoge gebruikersheffing op de HSL-Zuid. Wij zetten ons met u samen graag in om deze heffing te verlagen.

Advies

Wij adviseren net als vorig jaar negatief op de verhoging van de toeslag IC Direct en toeslag IC Direct daluren. Wij adviseren u met een concreet voorstel met financiële onderbouwing te komen voor afschaffing van de HSL-toeslag zodat wij samen met u het gesprek hierover kunnen aangaan met uw concessieverlener.

4. Klassewissel

4.1 Afschaffen Toeslag 2-1 producten

U bent voornemens de Toeslag 2-1 Weekend, Daluren en Dag af te schaffen en alleen nog de Toeslag 2-1 Keuzedag nog te behouden. In plaats van de af te schaffen toeslagen wilt u het Flex-model aanbieden, waarbij reizigers tot vijftien minuten na inchecken kunnen wisselen van tweede naar eerste klasse. Voordeel van dit alternatief is de flexibiliteit bij het aanschaffen. Het nadeel is dat dit tarief per rit op basis van de ritafstand wordt berekend, terwijl de toeslagen de hele dag golden. Een klassewissel voor een korte rit wordt hierdoor goedkoper. Reizigers die meerdere ritten op één dag uitvoeren zijn voor een klassewissel voor de gehele dag echter duurder uit. Wij hebben wel begrip hiervoor, ook omdat reizigers ervoor kunnen kiezen de klassewissel niet voor alle ritten op de dag te laten gelden.

Wij hebben verder van u begrepen dat voor reizigers met Dal Voordeel op saldo en het studentenreisproduct een klassewissel bij de kaartautomaat mogelijk blijft. Dit is van belang voor de toegankelijkheid van de klassewissel voor alle reizigers.

Advies

Wij adviseren positief op het afschaffen van de producten Toeslag 2-1 Weekend, Daluren en Dag.

4.2 Klassewissel met bankpas

Klassewissel voor reizigers die reizen met een betaalpas is nog niet mogelijk. Nu steeds meer mensen reizen met een betaalpas is dat wel wenselijk

Advies

Wij adviseren klassewissel voor reizigers met de bankpas op korte termijn mogelijk te maken.

5. ICD-maandtoeslag

U bent voornemens de losse ICD-maandtoeslag te laten vervallen. U geeft aan dat u dit doet vanwege het zeer beperkt aantal verkopen in combinatie met goede alternatieven, zoals de ICD Altijd Toeslag Vrij add-on bij het Flex-abonnement of een los toeslag ticket.

Voor reizigers met een Flex-abonnement is er met de Toeslag Vrij add-on inderdaad een goed alternatief dat bovendien goedkoper is. Voor reizigers met Dal Voordeel (zowel Flex als op Saldo) zijn in de meeste gevallen losse toeslagen goedkoper. U biedt voor studenten die reizen met het studentenreisproduct en frequent de HSL gebruiken geen alternatief. Een student die 4x per week 2x per dag in de spits over de HSL reist kan geen gebruik maken van de ICD Altijd Toeslag Vrij add-on van 77,95 euro. Deze student moet dan per week $8 \times 3,40 = 27,20$ betalen. Deze student is aanmerkelijk duurder uit door de koop van deze losse toeslagen.

Advies

Wij adviseren positief op het afschaffen van de ICD-maandtoeslag onder de voorwaarde dat de ICD Altijd Toeslag Vrij add-on ook beschikbaar komt voor het studentenreisproduct.

6. Incheckmarge van vijf minuten

U bent voornemens de incheckmarge van vijf minuten aan het begin van de spits te laten vervallen. U ziet geen reden deze marge te handhaven, omdat de betreffende reizigers per definitie in de spits reizen. Wij begrijpen uw redenering.

Wij vinden het echter als u andere incheckmarges gaat hanteren dan uw collega vervoerders. Verschillende incheckmarges maken het voor reizigers onduidelijk wanneer zij moeten inchecken. Het kan ertoe leiden dat zij onbedoeld vaker tijdens de spits inchecken. Ons is niet bekend of deze andere vervoerders dezelfde wijziging gaan doorvoeren.

Advies

Wij adviseren negatief op het laten vervallen van de incheckmarge aan het begin van de spits zolang hier geen uniforme afspraken over zijn gemaakt. We raden u aan met andere vervoerders hierover in gesprek te gaan.

7. Abonnementen

7.1 Flex abonnementen flexibeler

Reizigers kunnen na een periode van één maand op elk moment wisselen van NS Flex abonnement. Wijzigingen gaan binnen een uur in. Het is echter niet mogelijk om wijzigingen vooraf in te plannen. Deze zomer werd met de tijdelijke korting op NS Flex Dal Vrij extra duidelijk dat reizigers een dergelijke functie missen. Dit kan reizigers stress geven, omdat zij niet moeten vergeten om een wijziging op het door hun gewenste moment door te voeren. Daarnaast kunt u hiermee voor reizigers die een wijziging tijdig inplannen voorkomen dat zij een hoge factuur krijgen voor abonnementskosten, die later moet worden verrekend, als ze overstappen naar een goedkoper abonnement.

Advies

Wij adviseren de flexibiliteit van NS Flex te vergroten door het mogelijk te maken wijzigingen in te plannen en zo reizigers te ontzorgen.

7.2 OV-fiets

Voor nieuwe abonnementhouders van het abonnement Dal Voordeel op Saldo is het huren van OV-fiets vanaf dit najaar in combinatie met dit abonnement niet meer mogelijk. Bestaande houders van dit abonnement kunnen wel OV-fiets blijven gebruiken. Hiermee beperkt u voor nieuwe abonnementhouders de mogelijkheden van het Dal Voordeel op saldo abonnement. Reizigers met dit abonnement die OV-fiets willen gebruiken moeten dan een tweede OV-pas aanschaffen en daar NS Flex Basis op zetten. Het huren van OV-fiets is immers niet meer mogelijk zonder NS Flex en NS Flex kan niet worden gecombineerd met saldo abonnementen op één pas.

Het abonnement Dal Voordeel op saldo is juist in overleg met de consumentenorganisaties behouden, zodat reizigers die dat niet willen of kunnen niet op rekening hoeven te reizen om korting te krijgen. Wij vinden dat ook toegang tot OV-fiets daarbij hoort. Technisch is dit mogelijk want u biedt het bestaande klanten wel aan.

Advies

Wij adviseren OV-fiets ook voor nieuwe klanten beschikbaar te houden voor het abonnement Dal Voordeel op saldo.

7.3 Keuzedagen

U heeft in 2019 advies gevraagd over het vervangen van Keuzedagen door Flexdagen. U heeft toen naar aanleiding van ons advies besloten de Keuzedagen voor bestaande klanten te behouden en voor nieuwe klanten Flexdagen te introduceren. Uiteindelijk zijn Flexdagen nooit ingevoerd. Nu gaat u alsnog de voorwaarden voor Keuzedagen beperken. Voor nieuwe klanten zijn Keuzedagen vanaf medio oktober alleen nog verkrijgbaar voor reizigers die 65+ zijn en alleen nog in combinatie met NS Flex Dal Voordeel. Voor bestaande klanten is de minimumleeftijd 60 jaar. U heeft ons eerder juist toegezegd een proef te doen met het verruimen van de doelgroep door de toenmalig voorgestelde Flexdagen ook beschikbaar te stellen voor reizigers van 12 t/m 60. U geeft niet aan waarom u teruggekomen bent van dit besluit.

Advies

Wij adviseren Keuzedagen ook voor nieuwe klanten te behouden voor de groep 60-65 jaar en een proef te doen met het verruimen van de doelgroep met reizigers van 12-60 jaar.

8. Toeslag fysiek vervoerbewijs

U stelt voor om de toeslag voor fysieke vervoerbewijzen, die verkrijgbaar zijn bij kaartverkoopautomaten en de servicebalies, te verhogen van € 1,60 naar € 1,70.

Advies

Wij verwijzen naar ons negatieve advies op de tariefverhoging toeslag fysiek vervoerbewijs op uw voorstel voor de tarieven 2026. Een prikkel om over te stappen op andere betaalmethoden is niet meer nodig. Voor de mensen die afhankelijk zijn van een fysiek vervoerbewijs moet de drempel niet verhoogd blijven worden.

9. Tarieven Eurocity Direct en EuroCity

9.1 Korting tot de grens

U bent voornemens om het verschil van de toepasbaarheid van de NS-abonnementskorting tussen Eurocity Direct en EuroCity weg te nemen. U wilt per 1 februari 2027 de kortingen van alle NS-abonnementen bij Eurocity Direct tot aan de grens toepassen, zoals dit nu ook al bij EuroCity het geval is. U geeft als argument dat het verschil in beleid tussen Eurocity Direct en EuroCity voor een deel van de reizigers lastiger uitlegbaar was. Reizigers met een abonnement kunnen hierdoor met Eurocity Direct goedkoper reizen dan voorheen. Wij zijn blij met deze verbetering. U neemt hiermee onze eerdere adviezen over.

Advies

Wij adviseren positief op het toepasbaar worden van NS-abonnementskortingen in Eurocity Direct tussen Rotterdam Centraal en Hazeldonk grens.

9.2 Abonnement Eurocity Direct in België

Het voordeel van de toepasbaarheid van de NS-abonnementskorting voor Eurocity Direct is beperkt, omdat NMBS voor het Belgische deel van het traject van Eurocity Direct geen abonnementen verkoopt. Reizigers zijn dus nog steeds genoodzaakt losse tickets te kopen voor elke reis, zelfs als ze voor het Nederlandse deel van hun reis een afgekocht reisrecht hebben of ze moeten alsnog kiezen voor EuroCity. Wij zien het als een gezamenlijke verantwoordelijkheid van NS en NMBS om te zorgen dat reizigers op het hele traject kunnen reizen met abonnementen.

Advies

Wij adviseren u samen met uw partner NMBS te bewerkstelligen dat Belgische abonnementen ook geldig worden in Eurocity Direct tot de grens.

9.3 Integraal abonnement voor hele traject

Dat reizigers een Nederlands en Belgisch abonnement moeten kopen terwijl het om één doorgaande treinrit gaat, zien wij als een grote drempel om forenzen te stimuleren te kiezen voor de trein. Zo moeten reizigers hiervoor bij beide vervoerders een account aanmaken en met verschillende passen reizen. Dit vraagt veel handelingen en de werking van het reizen met twee abonnementen is voor reizigers ook onduidelijk. In aanvulling op de abonnementen tot de grens zouden daarom ook voor het hele traject van EuroCity en Eurocity Direct abonnementen

beschikbaar moeten zijn, op zijn minst een abonnement met afgekocht reisrecht zoals Traject Vrij.

Advies

Wij adviseren u op korte termijn NS Flex Traject Vrij ook geldig te maken naar alle bestemmingen in België die met EuroCity en Eurocity Direct rechtstreeks te bereiken zijn, zodat reizigers met één abonnement met deze treinen kunnen reizen. Een alternatief is een Belgisch abonnement geldig te maken naar alle Nederlandse bestemmingen van EuroCity en Eurocity Direct.

9.4 Vrij kiezen voor EuroCity of Eurocity Direct

Reizigers die een los ticket kopen en reizigers met een abonnement moeten nog steeds voor elke reis vooraf bij de aanschaf van het ticket kiezen voor EuroCity of Eurocity Direct. In het andere treintype is zelfs een kaartje met full-flex tarief niet geldig. In de ogen van reizigers is dit niet full-flex. Zo kunnen reizigers met een ticket voor Eurocity Direct op de terugweg niet instappen in EuroCity, wanneer een vertrek vanaf Brussel Noord op het laatste moment beter uitkomt dan een vertrek vanaf Brussel Zuid. Wij vinden deze treintypebinding een onnodige belemmering voor reizigers die flexibel met uw treinen willen kunnen reizen. Met name voor reizigers met een abonnement, die frequent op de corridor reizen, is dit zeer ongewenst. Wij begrijpen dat het geldig maken van tickets voor EuroCity in Eurocity Direct vanwege het huidige prijsverschil (zie paragraaf 9.5) voor u bezwaarlijk is, maar andersom zou in onze ogen wel een ticket voor Eurocity Direct altijd geldig moeten zijn in EuroCity. U bent de vervoerder van beide treindiensten en u verliest door deze maatregel geen inkomsten. Wij verwachten bovendien dat door de introductie van meer flexibiliteit meer reizigers zullen kiezen voor de trein.

Advies

Wij adviseren per 1 januari 2027 tickets voor Eurocity Direct geldig te maken in EuroCity.

9.5 Full-flex tarieven Eurocity Direct

De full-flex tarieven voor Eurocity Direct zijn in onze ogen te hoog. Wij illustreren dit aan de hand van het volgende voorbeeld van twee vergelijkbare reizen, die beiden over de HSL-zuid gaan en beiden met uw ICNG-materieel worden uitgevoerd.

Een reis Antwerpen – Rotterdam Centraal met Eurocity Direct (87 km, 44 minuten) kost 39,80 euro full-flex. Een reis Breda – Schiphol met Intercity Direct (91 km, 53 minuten) kost inclusief HSL-toeslag 28,50 euro full-flex. De flexibiliteit is zelfs groter dan bij Eurocity Direct, omdat vooraf boeken niet nodig is. Reizigers kunnen gewoon inchecken.

Het verschil tussen beide tarieven is bijna 40%. Dit verschil is enorm. Dit verschil is ook cruciaal als dit wordt afgezet tegen de brandstofkosten voor een autorit. Uw argument voor het hoge tarief voor Eurocity Direct is de kortere reistijd, een vergelijkbaar argument dat u gebruikt voor de toeslag IC-direct (zie paragraaf 3). Dit argument houdt echter geen stand aangezien u voor binnenlands vervoer voor sprinters en intercity's ook hetzelfde tarief hanteert en ook geen onderscheid maakt tussen langzame en snelle routes. Het geringe verschil in reistijd enerzijds tussen Antwerpen en Rotterdam en anderzijds tussen Breda en Schiphol rechtvaardigt ook niet het hoge full-flex tarief voor Eurocity Direct.

U heeft eerder aangegeven dat de meeste reizigers naar België niet met het full-flex maar met het goedkopere Saver-tarief reizen. Het Saver-tarief is aantrekkelijk. U maakt hiermee echter geen eerlijke vergelijking. De voorwaarden van het Saver-tarief zijn voor de reiziger minder gunstig. Er geldt immers treinbinding, het Saver-tarief kan niet gecombineerd worden met binnenlandse kortingen. En het tarief is beperkt beschikbaar. Bovendien kent het Saver-tarief verschillende prijsniveaus, waardoor maar een kleine groep reizigers echt het laagste tarief betaald. Wij constateren op basis van eigen steekproeven dat het meest gunstige prijsniveau, ondanks de door u beloofde hoge beschikbaarheid, snel uitverkocht is of niet voor alle treinen wordt aangeboden. Vaak geldt dit twee weken van tevoren al voor alle treinen van 7 uur 's ochtends tot 7 uur 's avonds.

Juist het feit dat de meeste reizigers kiezen voor Saver is voor ons het bewijs dat het full-flex tarief te hoog is. Het Saver-tarief zou moeten worden ingezet voor het lokken van nieuwe reizigers. Met name voor rustigere treinen, vergelijkbaar met de PrijsTijdDeal. Frequente reizigers zouden echter voor full-flex voorwaarden een aantrekkelijk tarief moeten worden aangeboden. Wij verwachten dat meer reizigers voor dit tarief zullen kiezen als u uw full-flex tarief verlaagd. De flexibiliteit weegt dan meer op in verhouding tot de meerkosten van full-flex boven op het Saver-tarief.

Advies

Wij adviseren het full-flex tarief voor Eurocity Direct te verlagen, zodat het gelijk wordt aan dat van EuroCity. Hierdoor kunnen tickets en abonnementen voor EuroCity ook geldig worden in Eurocity Direct.

9.6 Savertarieven EuroCity en Eurocity Direct

Sinds vorig jaar geldt voor het aan- en afreistraject geen Saver-korting meer voor EuroCity en Eurocity Direct. Tegelijkertijd geldt voor het aan- en afreistraject dat ook 40% korting in Nederland niet geldig is in combinatie met Saver. Wij hebben hier vorig jaar negatief over geadviseerd. Reizigers moeten door deze aanpassing voor het goedkoopste tarief hun reis opknippen om voor hun aan- en afreis toch het voordeel van hun abonnement te kunnen gebruiken. Of ze moeten hun reis opknippen en een binnenlandse PrijsTijdDeal aanschaffen voor het goedkoopste tarief voor hun aan- en afreis. Beide zijn onwenselijk gezien het verlies van reizigersrechten. U gaf vorig jaar aan dat uw systeem eenvoudiger, consistent en eerlijker was. Alle drie is voor de reiziger dus niet het geval. Ter vergelijking: bij binnenlands reizen is de combinatie van PrijsTijdDeal en 40% korting ook niet mogelijk, maar geldt de PrijsTijdDeal wel voor het hele traject en niet slechts voor een deel van het traject.

Advies

Wij adviseren u voor de aan- en afreis ook Saver-korting aan te bieden.

9.7 Tariefeenheden EuroCity en Eurocity Direct

Sinds dit jaar bepaalt u het aantal tariefeenheden voor EuroCity en Eurocity Direct niet meer op basis van de kortste reisafstand (Utrecht – Brussel via Breda), maar via de daadwerkelijk gevolgde route (Utrecht – Brussel via Rotterdam). Dit is niet consistent, eenvoudig en eerlijk. Voor alle binnenlandse reizen hanteert u immers wel de kortste reisafstand voor de tariefberekening.

Advies

Wij adviseren het tarief voor zowel EuroCity als voor Eurocity Direct voortaan weer altijd te bepalen op basis van de kortste route.

9.8 Verkrijgbaarheid tickets EuroCity

Reizigers die op NSinternational.nl een reis willen boeken, vanaf bijvoorbeeld Leiden Centraal naar Brussel-Zuid, krijgen alleen Eurocity Direct geadviseerd

omdat dit sneller is. Zij kunnen de EuroCity online niet vinden en dus ook niet boeken. Alleen wanneer gezocht wordt op reizen vanaf Rotterdam Centraal en/of naar bestemmingen die niet worden bediend door Eurocity Direct wordt EuroCity geadviseerd. Dat betekent dus dat reizigers vanaf stations ten noorden van Rotterdam Centraal alleen een goedkoper EuroCity ticket kunnen aanschaffen naar Antwerpen Centraal en Brussel-Zuid als zij hun ticket opknippen in Rotterdam Centraal. Daarmee worden hun reizigersrechten beperkt (omdat er geen sprake meer is van een doorgaand ticket) en ook de korting valt lager uit (omdat de langeafstandskorting niet meer geldt voor de doorgaande reis). Ook zijn wij van mening dat u op grond van EU-verordening 2021/782 artikel 9 lid 1 in samenhang met bijlage II, deel I verplicht bent de reiziger te informeren over de laagste tarieven en dus over de mogelijkheid om te reizen met EuroCity.

Advies

Wij adviseren de boekingsmodule op NSinternationaal.nl aan te passen, zodat EuroCity ook geboekt kan worden voor reizigers met een herkomst of bestemming ten noorden van Rotterdam Centraal die in Rotterdam Centraal overstappen.

Afronding

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

Met vriendelijke groeten,

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 Fietzersbond, de Landelijke Studentenvakbond, ANBO-PCOB (namens de Seniorencoalitie), Natuur & Milieu en Reizigersvereniging Rover.

Postadres Locov secretariaat:	Postbus 20901,2500 EX DEN HAAG
Bezoekadres Locov secretariaat:	Rijnstraat 8, 2515 XP DEN HAAG
Telefoon:	070 - 4568999