

Onjuistheden rapportage PWC – Tariefonderzoek nieuwe HRN-concessie

Pagina	Type	Onderwerp	Reactie
2	Onvolledig	Doel van het onderzoek is advies geven over bepalingen in de concessie	In Kamerstuk 29984 nr 1003 staat dat het onderzoek: “Daarbij zal ik nieuwe denkrichtingen toetsen aan voor mij belangrijke principes als betaalbaarheid en voorspelbaarheid voor de reiziger en zal ik daarnaast aandacht hebben voor het voorkomen van dubbele opstaptarieven” Het onderzoek naar nieuwe “denkrichtingen” zegt niets over voorkomen dubbele opstaptarieven
2	Onvolledig	Idem	Het onderzoeksrapport geeft geen advies over bepalingen in de concessie betreffende tariefdifferentiatie
4	Onbalans	Onderdelen van het onderzoek: een analyse van het door NS uitgevoerde onderzoek	Voor het geven van advies over bepalingen voor een concessie is het niet relevant wat NS heeft gedaan. NS moet zich houden aan de concessie, een concessie hoort zich niet aan te passen aan voorstellen van NS
4	onbalans	Onderdelen van het onderzoek (3) compensatiemaatregelen	Het onderzoek neemt compensatie daarmee als uitgangspunt. Nergens wordt beargumenteerd dat compensatie juist voorkomen moet worden en dat een nieuw tariefstelsel zonder compensatie moet worden opgesteld.
4	Onjuist	Tweede kolom, 2 <sup>e</sup> bullit: NS baseert tarieven op de grondslagen afstand	Dit is niet juist. De ritten via HSL en Hanzelijn worden zwaarder belast (zelfs zonder rekening te houden met HSL-toeslag). Een rit Den Haag – Kampen Zuid is duurder dan Den Haag – Zwolle hoewel die rit in km’s langer is.
4	Onvolledig +onjuist	Tweede kolom NS baseert tarieven op grondslagen.	Hier mist de grondslag “lange afstandskorting” en de grondslag “overstaprechten”
4	Onjuist	De bewering: <i>“Het toevoegen van een druktefactor draagt bij aan het bereiken van de doelstelling van lenW om publieke investeringen optimaal te benutten”</i>	De onderbouwing dat een hoger aandeel reizigers in de daluren minder noodzaak geeft tot infra aanpassingen klopt niet. Een hoger aandeel kan ook bereikt worden zonder dat hiervoor minder spitsreizigers zijn.
4	Onjuist	Rechterkolom, bovenaan <i>“De toevoeging van kwaliteit van verbinding is in lijn met het principe dat consumenten meer waarde hechten aan een hoogwaardiger product en</i>	Dit principe wordt niet geformuleerd in het beleidsvoornemen, niet in het PvE. Als bedoeld is dat dit een algemeen economisch principe is, dan is de opmerking relevant omdat onderzoekers naar betaalbaarheid moeten kijken, niet naar algemene economische principes. Bovendien geldt dat een concessie een monopolie is, de consument kan niet kiezen tussen verschillende soorten kwaliteit.

		<i>daarom bereid zijn een hogere prijs te betalen”</i>	
4	Methode	Rechterkolom, 1 <sup>e</sup> bullit. Het model kent goede onderbouwing.	Op pagina 2 staat dat de aangebrachte info als juist, volledig en niet-misleitend wordt verondersteld. Er is dus geen controle op de info gedaan. Daarmee kan deze conclusie niet getrokken worden.
4	Onbalans	Rechterkolom onder uitkomsten	Er wordt niets geconcludeerd over de betaalbaarheid van reizigers terwijl dit wel de opdracht was. Er wordt eenzijdig een conclusie getrokken over betaalbaarheid voor de belastingbetaler. Bij B wordt gesteld dat de “reizigersopbrengsten wel positief” zijn. Dat betekent dat de betaalbaarheid daalt. Bovendien geeft het woord <i>wel</i> richting dat dit beter is dan A. Maar een oordeel en toetsing van de modellen was geen opdracht aan PWC. De conclusie is eenzijdig.
4	onvolledig	De toevoeging van kwaliteit van verbinding is in lijn met het principe dat consumenten meer waarde hechten aan een hoogwaardiger product en daarom bereid zijn een hogere prijs te betalen	Bereidheid een hogere prijs te betalen kan per persoon verschillen. Het zegt niets over de betaalbaarheid.  De veronderstelling dat consumenten bereid zijn voor een hoogwaardiger product meer te betalen is theoretisch en in deze concrete casus niet bewezen. Er is ook niet onderzocht wat consumenten op dit moment vinden van de prijs/kwaliteit verhouding in de situatie zonder toeslagen.
5	onvolledig	aandachtspunt voor het doorontwikkeling van het model”	Effecten zijn niet kwantitatief. Rapport meldt echter ook niets kwalitatiefs. Model is niet besproken met andere partijen, effect op “overig ov” is niet onderzocht. Daarmee is het veel meer dan een aandachtspunt.  Het aandachtspunt komt ook niet terug bij het afwegingskader. Terwijl IenW wel systeemverantwoordelijk zijn
	Onbalans+ onvolledig	“nog niet duidelijk hoe abonnementen met afgekocht reisrecht er exact uit komen te zien”.	Volgens het rapport zelf (p23) reist 42% van de reizigers in de spits met een afgekocht reisrecht of krijgt de reis volledig vergoed. Wijziging van abonnementen kunnen ook gevolgen hebben voor de betaalbaarheid en voor het aantal reizigers dat uiteindelijk te maken krijgt met de verschillende genoemde toeslagen. Studenten zijn een tweede grote groep. Dit komt ook niet terug in het afwegingskader  Over kortingsabonnementen wordt niets gezegd.
	methode	het model is een vereenvoudigde weergave”	Aannames zijn door PWC niet getoetst. Nergens wordt de aanbeveling gedaan dat een vereenvoudigde werkelijkheid getoetst hoort te worden

5		lenW kan het afwegingskader gebruiken om de voor- en nadelen van aanpassingen in tariefgrondslagen tegen elkaar af te wegen.	PWC stelt daarmee het voorstel van NS om grondslagen aan te passen centraal en niet het bereiken en borgen van maatschappelijke doelen. Dat is onevenwichtig
Pagina 5: middelkolom, onder (3):	Methode	uitvoeringskosten “zo minimaal mogelijk”	het rapport zet dit niet af tegen betaalbaarheid van de belastingbetaler. Wat is het effect per saldo?
Pagina 5: rechterkolom, 2 bullit	Onvolledig	“aanpassing in de reiskostenaftrek”	Het rapport maakt niet duidelijk hoe deze maatregel duurzaam geborgd kan worden. Het maakt niet duidelijk hoe doelgroepen die vermoedelijk in aanmerking komen voor compensatie de maatregel gaan gebruiken terwijl bekend is dat lagere inkomensgroepen onvoldoende gebruik maken van fiscale maatregelen. Het rapport zegt niets over regeldruk en de kosten aan de zijde van de reiziger.
Pagina 6: linkerkolom, 2 <sup>e</sup> bullit	Onjuist	“de sturing vanuit lenW naar NS (...) met subsidie voor infrastructuur.”	Onjuist, NS krijgt geen subsidie voor infrastructuur.
Pagina 6: linkerkolom, 3 <sup>e</sup> bullit	Onjuist	“huidige marktordening en sturingsfilosofie” zijn argument om tariefbevoegdheid bij NS te leggen.	fout, het gaan om een nieuwe concessie waardoor er geen “huidige” is. Het gaat er juist om dat er een nieuwe marktordening kan ontstaan.
Pagina 6: linkerkolom, 3 <sup>e</sup> bullit	Onbalans	“Meer sturing op het behalen van beleidsdoelen”	Doel van het onderzoek was aangeven hoe lenW met bepalingen voor de concessie meer kan sturen. Het rapport concludeert dat dit kan, maar geeft toch de aanbeveling dat niet te doen. Dat past niet bij de onderzoeksopdracht
Pagina 6: middelste kolom	Onjuist	“zo wordt de regierol van lenW binnen de bestaande kaders ingevuld”	Er is geen bestaand kader, het rapport moest juist onderzoeken hoe een nieuw kader er uit zou moeten zien. Onduidelijk is of het bestaande kader past binnen betaalbaarheid voor de reiziger.

Pagina 6: middelste kolom, onder (2).	Onjuist	"Immers zijn tarieven van HRN-concessie, regionaal spoor en BTM op dezelfde wijze opgebouwd".	Onjuist: HRN kent hoog minimaal instaptarief tov regionaal spoor en BTM. Regionaal Spoor en BTM kennen de grondslag leeftijd. Regionaal Spoor en BTM kennen de grondslag "overstap". BTM kent niet de grondslag "langeafstandskorting"
Pagina 7: 2 <sup>e</sup> bullit onder (6):	Onjuist	"Dubbele basistarieven zijn afgeschaft tussen HRN en regionale treindiensten"	Onjuist, wie overstapt tussen HRN en Regionale treindienst (vv), op saldo reist en door de spitsgrens reist betaald een dubbel opstaptarief.
Pagina 10, rechts	Onjuist	Financieel tekort -> tarieven differentiëren	Dit is nooit als een doel beschreven. Staat ook niet in de onderzoeksopzet. Kan ook nooit passen binnen betaalbaarheid voor de reiziger, die verslechterd per definitie als het doel is hogere reizigersopbrengsten
Pagina 11	methode	3 <sup>e</sup> bullit: andere tariefvoorstellen vallen buiten scope	Hiermee beperkt het onderzoek zichzelf. Het doel is te komen met aanbevelingen voor bepalingen die lenW kan hanteren. Niet om bepalingen op te stellen binnen voorstellen van NS. Juist een grote scope zou passen bij het onderzoek
Pagina 12	Onjuist	"Uitgangspunt is de huidige marktordening/sturingsrelatie"	Dit is een vreemd uitgangspunt. Een nieuwe concessie is 1) het moment om de sturingsrelatie te heroverwegen/aan te passen/bij te slijpen. 2) de marktordening veranderd hoe dan ook, er zijn open toegangmeldingen 3) een nieuwe concessie ordent de markt. Het uitgangspunt hanteren maakt het onderzoek minder valide
12	Onjuist	"De bekostiging van het HRN"	Er bestaat niet zoiets als "het HRN". Het HRN bestaat niet wettelijk. Er is alleen een HRN-concessie, maar dat gaat niet over infra. Terwijl infra het eerste puntje onder bekostiging is.
12	Onjuist	Met andere woorden NS is opbrengstverantwoordelijk	NS is wel opbrengstverantwoordelijk, maar dat volgt niet uit het feit dat zij geen subsidie ontvangt voor het organiseren van vervoer.
12	Onjuist	NS moet een vervoerplan opstellen met daarin voorgestelde (kosten)efficiëntieverbeteringen die lenW moet goedkeuren	Dit staat niet in de concessie. lenW stelt bovendien alleen delen van het vervoerplan vast, daarin staat niets over kostenefficiëntie
12	onjuist	Risicos voor prijsverhogingen komen <i>deels</i> bij de reiziger	Dit risico ligt geheel bij de reiziger. NS mag inflatie door berekenen en doet dat ook altijd. Bovendien kan zij door het gewogen gemiddelde losse vervoersbewijzen harder laten stijgen (zie 2023). Risico ligt volledig bij de reiziger
12	onjuist	Studentenkaart wordt op basis van een gebruikafhankelijke verdeelsleutel tussen vervoerders verdeeld	Deels waar, er is ook een aantal-afhankelijke component

12	Onjuist	“Het HRN is in de afgelopen jaren verkleind”	Het HRN bestaat niet en kan dus niet worden verkleind. Omvang van de concessie is bovendien in euros vergroot. De bewoording lijkt bovendien vooringenomen, nergens ligt vast dat er 1 concessie moet zijn. IenW kan ook kiezen voor meerdere concessies.
15	Onbalans	NS stelt dat de huidige ongedifferentieerde prijzen kansen onbenut laten	NS hanteert al dalkortingen, er is dus al differentiatie. NS kan die kansen nu ook al verzilveren.
16	Onvolledig	Reizigers met een afgekocht reisrecht worden als in-elastisch verondersteld	In de bullit daarboven wordt gesteld dat abonnementen nog worden aangepast. Dat zijn deze blijkbaar wel elastisch, als deze reizigers toch inelastisch zijn geeft het hogere opbrengsten zonder effect qua spreiding, maar wel een afschrikkend effect voor de niet-gebruiker.
18	Methode	“beoordelen of de aannames en uitgangspunten valide zijn”	Opvallend genoeg zegt PWC dat zij de aangeleverde info niet hebben beoordeeld en voor waar hebben aangenomen. Dat past dan niet bij dit onderzoek. Tevens zeggen uitgangspunten niets over de validiteit en betrouwbaarheid van de uitkomsten.
18	Methode	Doelstellingen van NS	Het doel van het onderzoek is te komen tot bepalingen in de concessie. Daar heeft NS zich aan te houden. Waarom het belang van NS is meegenomen is onduidelijk. Wordt ook niet onderbouwd.
19	Onjuist	Elders in EU-landen is al prijsdifferentiatie	Voor soortgelijk vervoer kennen wij deze voorbeelden niet, ook niet navraag bij diverse contacten. In Duitsland waren er Verkehrsverbunden die dit toepasten, maar dat is juist afgeschaft.
15	Onvolledig	Druktetoeslag verschilt per dag	De druktetoeslag is weliswaar hoger op maandag, dinsdag en donderdag, maar het verschil met woensdag en vrijdag is marginaal, terwijl NS op vrijdag zelfs minder treinen laat rijden dan in het weekend. Opbrengstmaximalisatie in plaats van sturing van reizigersgedrag lijkt daarom centraal te staan.
15	Onvolledig	Er wordt een toeslag voorgesteld voor grote evenementen zoals Koningsdag en Formule 1.	De gevolgen voor de betaalbaarheid van een dergelijke toeslag zijn niet onderzocht. Bovendien kan een reiziger bij dergelijke evenementen de drukte ook niet ontlopen. De betaalbaarheid staat daarmee per definitie onder druk want er staan tegenover de reizigers die een toeslag betalen geen reizigers die "goedkoper" reizen. Dit blijft onbenoemd
22	Onjuist	In de huidige situatie beprijs NS de afstand degressief met Tariefeenheden (TE).	Dit is niet nauwkeurig. De tariefeenheden zijn niet degressief maar ongeveer 1 km (met afronding). Op aantal trajecten is het aantal TE kunstmatig aangepast om te zorgen dat het aantal TE over verschillende routes gelijk is (dat zijn de genoemde “historisch gegroeide afwijkingen”) Hierdoor zijn sommige trajecten verhoudingsgewijs duur. Dit geldt o.a. voor Hanzelijn, HSL en Woerden-Breukelen.
22	Onvolledig	NS stelt voor afstand lineair te beprijsen.	NS stelt voor de langeafstandskorting (LAK) te schrappen. De LAK is momenteel een gezamenlijke afspraak met de andere vervoerders.

			Het effect van deze afschaffing wordt niet benoemd en is niet onderzocht.
22	Onvolledig	NS maakt hogere kosten bij de HSL waardoor er een reden ontstaat voor een toeslag	Het rapport laat onvermeld dat NS minder kosten maakt omdat door de hogere snelheden de NS met hetzelfde materieel en personeel meer kilometers per uur kan rijden en dus goedkoper produceert. Laat ook onvermeld dat op de Hanzelijn er geen hogere infraheffing van toepassing is.
23	Onvolledig	Drukke	Het rapport meldt dat een drukke-toeslag aansluit bij de doelstellingen van lenW. Onvermeld laat het dat het niet aansluit bij de lenW-doelstelling betaalbaarheid en eenvoud van de tarieven.
23	Onvolledig	Drukke	Het rapport laat onvermeld dat de druktetoeslag varieert per weeknummer en werkdag (zie pagina 15) waardoor dit niet aansluit bij de doelstelling "eenvoud van tarieven"
25		Kwaliteitstoeslag "NS rekent in beide invullingen dezelfde toeslag voor de kwaliteit verbinding gebaseerd op reistijdverlies van overstappen lagere ritfrequenties"	De berekening van de kwaliteitstoeslag is onduidelijk en niet goed uit te leggen aan reizigers. De kwaliteitstoeslag leidt niet tot ander gedrag van reizigers. Het is een maatschappelijk doel om door kwaliteitsverbetering van het OV extra reizigers te trekken. Door vervolgens na deze kwaliteitsverbetering de tarieven te verhogen wordt dit effect tegengewerkt. Deze toeslag draagt ook niet bij aan een betere spreiding van reizigers of een verbetering van de betaalbaarheid. Reizigers op verbindingen met een slechte kwaliteit krijgen weliswaar een lagere prijs maar dit zal slechts beperkt extra reizigers trekken omdat de kwaliteit veel bepalender is; het aantal reizigers is juist laag als gevolg van de kwaliteit.
25		Berekening kwaliteitstoeslag	De kwaliteitstoeslag is afhankelijk van de kwaliteit van de "gemiddelde" dienstregeling op een verbinding. Frequenties verschillen echter tussen spits en dal. Dit zou impliceren dat de kwaliteitstoeslag ook verschillend is per dagdeel. NS kiest ervoor dit "vooralsnog" (blz. 25) niet te doen, maar sluit dit niet uit. Als dit wel gebeurt in de toekomst dan maakt dit de berekening van tarieven erg intransparant. Nu het vooralsnog niet gebeurt lijkt het niet zozeer om kwaliteit te gaan maar om opbrengstmaximalisatie te gaan.
25		Berekening kwaliteitstoeslag	Gezien drukke op verbindingen met goede kwaliteit: Aantal reizigers dat extra moet betalen is mogelijk aanzienlijk hoger dan aantal reizigers dat kleine korting krijgt. Dit effect is niet in beeld gebracht.

28		Effect op behoefte aan investeringen	De onderzoekers constateren dat het effect op infrastructuuruitgaven van tariefdifferentiatie nog niet kwantitatief bepaald is. Dat er sprake zou zijn van lagere infrastructuurkosten is dus slechts een aanname. Het maakt ook niet duidelijk waar de behoefte door wordt bepaald. Het lijkt te veronderstellen dat dit puur gaat om sturen op capaciteit. Dit zegt niets zegt over behoefte aan infrastructuurinvesteringen voor kwaliteit.
30		Huidige KPI's	Het kader gaat uit van de huidige KPI's. Dat is onjuist, het gaat immers om een nieuwe concessie waarin nieuwe afspraken gemaakt kunnen worden.
31		Huidige in- en uitcheckmoment	Het rapport stelt dat de tarieven momenteel worden vastgesteld op basis van het moment van in- en uitchecken. Dat is onjuist, alleen het incheckmoment is bepalend.
32		"criteria sluiten aan bij de doorrekeningen van NS (...) en zijn getoetst door NS"	Het is niet aan NS om akkoord te gaan met een afwegingskader. Het is lenW die regie moet voeren. Het onderzoek zou immers ook bepalingen voor een concessie uitgegeven door lenW moeten formuleren.
34		Effect op behoefte aan investeringen meten aan de hand van het aantal kilometers spoor met een capaciteitsknelpunt op het drukste halfuur van een gemiddelde werkweek.	<p>Het aantal kilometers zegt niets over de omvang en de kosten van de oplossing van het capaciteitsknelpunt.</p> <p>Het aantal kilometers zegt niets over de potentiële winst voor reizigers van oplossing van dit capaciteitsknelpunt en in hoeverre dit ook bijdraagt aan een betere kwaliteit.</p> <p>Het aantal kilometers zegt niets over de eventuele kosten voor benodigde extra uitbreiding van infrastructuur voor andere modaliteiten dan de trein als vervoer in de spits per trein minder aantrekkelijk wordt.</p> <p>Het gaat mogelijk niet om afstel maar alleen om uitstel van OV-investeringen. Hierdoor is het risico groot dat op een later moment veel infrastructuuruitbreidingen tegelijkertijd nodig zullen zijn omdat het netwerk dan in één keer op veel plaatsen tegelijkertijd overbelast is. Dit kan juist leiden tot hogere maatschappelijke kosten.</p>
34		Betaalbaarheid voor de belastingbetaler	De betaalbaarheid voor de belastingbetaler wordt bekeken vanuit de vraag wat de impact is op de concessieprijs of concessiesubsidie. De impact van een nieuw tariefstelsel is voor de belastingbetaler echter breder (klimaatkosten, gezondheidskosten, congestiekosten, etc.). Bovendien kan een hogere concessiesubsidie wenselijk zijn als hier een groter volume tegenover staat wat elders leidt tot lagere kosten voor de belastingbetaler.

34		Betaalbaarheid voor de reiziger: "gemiddeld tarief"	<p>In verband met de stapeling van voorgestelde maatregelen moet in onze ogen bij het beoordelen van het voorstel niet alleen gekeken worden naar de ontwikkeling van de gemiddelde prijs per kilometer en het totale aantal reizigers, maar ook hoeveel reizigers er op achteruit gaan en hoeveel de tariefstijging voor deze reizigers is (bijvoorbeeld aantal reizigers dat meer dan 20% en aantal reizigers dat meer dan 40% extra gaat betalen) en hoeveel reizigers voor het OV verloren gaan. Deze turbulentie geeft een beeld van de potentiële risico's die onder de modelmatige berekeningen zitten en van potentiële nevenschade van het voorstel.</p> <p>Het rapport gaat voorbij aan de outliers.</p>
35		Dalreizigers in een werkweek	<p>NS kan zelf via het bieden van kortingen sturen op meer reizigers in de daluren. De vervoerder heeft daar zelf belang bij. Hiervoor is een nieuw tariefstelsel niet nodig.</p> <p>Indicator zegt niets als je niet ook kijkt wat het aantal dalreizigers zou zijn bij géén nieuw tariefstelsel maar bij andere maatregelen zoals hogere kortingen in het dal, meer actiekaartjes voor daluren, etc. Pas met die vergelijking krijg je inzicht, anders wordt per definitie op deze indicator gescoord maar zegt het feitelijk niets.</p> <p>Indicator meet niet of slechts deels het effect van druktetoeslag. Deze toeslag richt zich immers niet alleen op spreiding spits/dal maar juist ook op spreiding binnen de spits en spreiding tussen de dagen. Dat wordt niet gemeten!</p>
35		Dalreizigers in een werkweek	<p>Het afweegkader kijkt niet naar de totale groei van het aantal reizigers en waar deze groei vandaan komt. Doel zou gezien klimaatdoelstellingen moeten zijn: modal shift richting duurzame mobiliteit, niet alleen in dal maar ook in de spits.</p> <p>De reizigersgroei in de daluren komt voor een belangrijk deel van nieuwe reizigers en minder vanuit de auto. Cijfers van dit effect zijn niet gepubliceerd zodat het niet goed te beoordelen is.</p> <p>Er zal met het nieuwe tariefstelsel in de spits naar onze verwachting sprake zijn van een omgekeerde modal shift doordat een deel van de reizigers weer zal kiezen voor de auto. Hierdoor zal de fileproblematiek ook toenemen.</p>



			<p>Wij verwachten dat het nieuwe tariefstelsel zoals opgenomen in het tariefonderzoek zal leiden tot een suboptimaal resultaat door de focus op alleen de daluren.</p> <p>Ten opzichte van een onzekere korte termijn winst qua spreiding staat een verslechtering van de concurrentiepositie ten opzichte van de auto in de spits. Hierdoor zullen naar onze verwachting grote groepen reizigers afhaken.</p>
35		Eenvoud tarieven wordt gemeten op basis van het aantal mogelijke tarieven per herkomstbestemming	<p>Er wordt voorbij gegaan aan de vraag of het überhaupt wel wenselijk en noodzakelijk is dat er meerdere tarieven (nog exclusief korting) zijn voor 1 rit.</p> <p>Een cijfer over het aantal tarieven zegt verder weinig. Voor de reiziger moeten tarieven ook begrijpelijk en navolgbaar zijn, Dat is niet in kaart gebracht.</p> <p>Dan gaat het ook om de begrijpelijkheid van tarieven bij reizen met meerdere vervoerders.</p> <p>PWC Stelt voor om een score te hanteren als er minder mogelijke heden te zijn dan in het referentiescenario. Dat is onmogelijk, er is nu maar 1 tarief. Daardoor is de score onmogelijk.</p>
38		“adviseren we om een vorm van compensatie te kiezen die de prijsprikkel voor de reiziger behoudt”	<p>Onduidelijk is waarom PWC dit uitgangspunt hanteert. Dat is namelijk een afweging tussen uitgangspunten die IenW hoort te maken. PWC laat onvermeld dat betaalbaarheid voor de reiziger boven spreiding kan gaan.</p>
40		Reiskosten vergoed door werkgever	<p>Er wordt vanuit gegaan dat er voor deze reizigersgroep geen gevolgen zijn van hogere tarieven in de spits of door drukte. Werkgevers kunnen echter voor de mobiliteit ook andere keuzes gaan maken: extra kosten niet vergoeden of aanbieden van leaseauto's.</p>
40		“Hiervoor geldt dat een grotere groep te compenseren reizigers samengaat met een hogere bekostiging en een mogelijk grotere negatief effect op het bereiken van druktespreiding”	<p>PWC spreekt zichzelf hier tegen, zij gaan er vanuit dat de compensatie in de tarieven is verwerkt terwijl zij aangeven dat uitgangspunt niet te hanteren.</p>
40		Impact op sociaal recreatieve reizen is beperkt, “alleen als deze reizen op drukke trajecten”	<p>Onjuist, ook kwaliteitstoeslag gaat effect hebben.</p>

41		De rekenvoorbeelden hanteren invulling A	Invulling A vraagt een grotere bijdrage van de Rijksoverheid. Dat is niet realistisch omdat tariefdifferentiatie juist ingezet wordt om een tekort te dekken. Invulling B hanteert hogere tarieven en worden juist niet gebruikt in de voorbeelden. Daardoor zijn de effecten groter dan weer gegeven. Terwijl PWC dit een extreem voorbeeld noemt. Voor de leraar liggen de kosten daarmee nog eens 470.40 euro hoger (dus 1608 nu vs 2558 euro in de toekomst) netto effect wordt dan +
43		“Door de geadviseerde vormen van compensatie stijgt de betaalbaarheid”	Het gaat om compensatie en uit de voorbeelden blijkt dat deze compensatie niet in alle gevallen volledig is. Ook is het de vraag of deze compensatie uitvoerbaar is (persoonlijk reisbudget). De betaalbaarheid stijgt dus niet, maar neemt juist af.
43		“de betaalbaarheid voor de belasting betaler daalt.” Door dalende belastinginkomsten	Dit is feitelijk juist, maar het rapport hanteert voor de “betaalbaarheid van de belastingbetaler” de definitie “concessiebijdrage”. Methodologisch onjuist.
51		Het advies: NS in de concessievoorwaarden toe te staan om jaarlijks de tarieven te indexeren, waarbij het gemiddelde tarief per reizigerskilometer niet meer mag stijgen dan de inflatie. NS heeft binnen deze kaders vrijheid om de prijsopbouw tussen de verschillende grondslagen te variëren en te bepalen op welk moment een tariefsverhoging voor een gestegen frequentie of direct geworden verbinding wordt doorgevoerd	Onbenoemd blijft dat dit tot veel grotere schommelingen in tarieven kan lijden als alleen naar gemiddelde wordt gekeken. NS zou dan bijvoorbeeld druktetoeslag kunnen verdubbelen zonder dat Rijk kan bijsturen. Onduidelijk is hoe betaalbaarheid dan nog geborgd wordt.  In het huidige tariefstelsel wordt de betaalbaarheid geborgd door een beperkt aantal beschermde kaartsoorten. Door het invoeren van tariefdifferentiatie is deze borging niet meer voldoende om de betaalbaarheid van het openbaar vervoer te garanderen.  Het rapport vermeld ook niet hoe NS kwaliteitsverbeteringen strategisch in kan zetten om zodoende de kwaliteitstoelage uit te breiden met extra inkomsten voor NS tot gevolg, maar ook een lagere betaalbaarheid voor de reiziger.
46		Tariefbevoegdheid volledig bij vervoerder	Hier staat internationale reizen buiten HRN-concessie. Dit geldt ook voor internationale reizen binnen de HRN-concessie, daar zijn in de concessie geen voorschriften aan verbonden.
47		Een grotere regierol (..) is niet in lijn met de huidige marktordening	Een concessie is een manier om de markt te ordenen. Het is een drogreden om marktordening in de concessie iets niet of wel te doen. De concessie ordent juist de markt, niet andersom.

## Reizigersperspectief op voorgestelde toeslagen

### Het rapport gaat uit van theoretisch elasticiteit

Er worden aannames gedaan over de elasticiteit van de reiziger. Dat veronderstelt dat deze theorie in praktijk werkt. De principes kunnen economisch werken, maar openbaar vervoer is een product met een maatschappelijk inslag. Bovendien is er sprake van een monopolie. Reizigers met veel elasticiteit hebben bovendien al een kortingsabonnement.

### Het systeem gaat uit van straffen in plaats van belonen

Een -notabene door PWC uitgevoerd- onderzoek in Duitsland concludeert dat tarieven eenvoudig moeten zijn (artikel in het nederlands vertaald is onderaan toegevoegd). Daar meldt het Nederlandse onderzoek dan weer niets over.

Het systeem gaat bovendien uit van straffen, een negatieve toeslag bij een goede kwaliteit of veel drukte. Terwijl belonen beter werkt, zie bijvoorbeeld de tariefssystemen in Sud-Tirol. Waarom geen systeem dat dalreizen beloont (Bij x reizen in de dal korting, gratis koffie etc etc). De toeslagen sluiten bovendien niet aan bij de beleving van de reiziger. Een drukke trein is minder fijn, maar vraagt wel een toeslag. De kwaliteitstoelage is gerelateerd aan geplande dienstregelingen. Maar als de uitvoering niet goed is, betaald de reiziger meer voor iets dat hij/zij niet krijgt.

### Stapelings toeslagen kan oplopen tot boven 50%

Het voorgestelde gedifferentieerde tariefsysteem kan tot zeer forse tariefstijgingen leiden door stapeling van verschillende toeslagen. Hierdoor geven de voorbeeldberekeningen in het onderzoeksrapport geen representatief beeld. Er wordt een druktetoelage geïntroduceerd die kan oplopen tot 4 euro enkele reis, de HSL-toelage wordt verhoogd (van 2,90 naar 4 euro enkele reis) en reizigers krijgen te maken met een toeslag gebaseerd op kwaliteit (frequenties en aantal overstappen, tot 1,50 euro per enkele reis). Reizigers in de spits in een rechtstreekse hoogfrequente trein naar één van de grote steden over de HSL betalen hierdoor dus een driedubbele toeslag van 9,50 euro.

### Spitstarief raakt ook reizigers in rustige treinen in de tegenspitsrichting

Het splitsen van het km tarief in een spits en dal variant mist doel. Het hogere spitstarief maakt ook reizen in de tegenspitsrichting duurder.

### Druktetoelage raakt reizigers ook in rustige treinen en op rustige dagen

De druktetoelage richt zich op stations. Hierdoor moeten ook reizigers betalen die in rustiger treinen zitten. Zelfs op vrijdag wordt een druktetoelage voorgesteld, dat is niet uit te leggen aan reizigers. NS geeft zelf juist aan dat de vrijdag geen drukke dag is.

### Druktetoelage raakt reizigers op korte afstanden onevenredig

Omdat de voorgestelde druktetoelage een vast bedrag is deze juist voor de korte afstanden relatief hoog. Op korte afstanden kan dit leiden tot meer dan een verdubbeling van het tarief. Dit is een onevenredig hoog bedrag. Deze onevenredigheid betreft niet alleen reizigers op ultrakorte ritten maar ook

reizigers op typische forenzenafstanden (tot 30 km). Hiermee wordt de trein op deze afstanden onaantrekkelijk terwijl er vaak geen alternatief is in het onderliggende OV-netwerk.

### Kwaliteitstoeslag en HSL-toeslag zijn dubbele toeslag

Zowel bij de kwaliteitstoeslag als de HSL-toeslag moet de reiziger extra betalen voor een betere kwaliteit uitgedrukt in een kortere reistijd. In het rapport wordt nergens gemotiveerd waarom er twee toeslagen nodig zijn voor hetzelfde doel.

### Kwaliteitstoeslag en HSL-toeslag strijdig met kabinetsbeleid

Wij zien de kwaliteitstoeslag en de HSL-toeslag als een vorm van tol waarbij de reiziger extra moet betalen voor een betere kwaliteit. Het beleid van het kabinet is juist om tolwegen af te schaffen en automobilisten te verleiden te kiezen voor de trein. Het kan in onze ogen niet zo zijn dat op de weg geen tol wordt geheven en op het spoor wel.

### Hsl-toeslag is ongerechtvaardigd want nauwelijks reistijdwinst

In het nieuwe tariefstelsel blijft de HSL-toeslag tussen Rotterdam en Schiphol en wordt ook een HSL toeslag mogelijk op de Hanzelijn als daar met hogere snelheden wordt gereden. Op dit laatste traject is er voor reizigers echter geen alternatieve route omdat reizigers dan ver moeten omreizen (Amsterdam-Amersfoort-Zwolle) of aansluitingen op alternatieve route verbroken zijn waardoor de reistijd fors is toegenomen (Zwolle-Den Haag Centraal). Wegens het ontbreken van een redelijk alternatief is eerder de HSL-toeslag tussen Rotterdam en Breda afgeschaft. Het is daarom onbegrijpelijk dat nu voor de Hanzelijn toch een extra toeslag wordt voorgesteld.

De hogere snelheid op de HSL is ook geen rechtvaardiging voor een toeslag. Zelfs met een snelheid van 200 kilometer per uur wordt de reistijdwinst van de HSL tussen Rotterdam en Schiphol ten opzichte van het klassieke tracé via de Oude lijn slechts zeer beperkt door de hogere snelheid gerealiseerd. Het overgrote deel van de reistijdwinst komt door de kortere reisafstand. Dat reizigers ook via het klassieke spoor kunnen reizen is dan ook geen argument voor een HSL-toeslag want klassieke treinen reizen niet over de HSL maar reizen kilometers om. Op verschillende klassieke Intercitytrajecten wordt bovendien een zelfde gemiddelde snelheid behaald als op trajecten waar de HSL onderdeel van is, hier wordt ook geen toeslag gevraagd.

In het tarievenonderzoek wordt de hogere infraheffing van de HSL als argument gebruikt voor het heffen van een toeslag. Hier staat echter tegenover dat NS per uur op dezelfde stoel meer reizigers kan vervoeren en dat de bezettingsgraad van de treinen op dit traject bijzonder hoog is. Hiermee kan NS de hogere infraheffing bekostigen. Daarnaast zou lenW er ook voor kunnen kiezen de infraheffing aan te passen om zo reizigers in heel Nederland een uniform tarief te kunnen bieden zonder toeslagen. Deze aanpassing is minder ingrijpend voor reizigers.

Nu de binnenlandse treinen over de HSL volledig worden geïntegreerd in het hoofdrailnet vinden wij de HSL-toeslag niet op zijn plaats. De toeslag is niet alleen duur maar ook foutgevoelig en daarmee klantvriendelijk. Wij merken daarbij op dat Sprinters net zo duur zijn als Intercity's. NS heft ook geen Intercity-toeslag. In buurland België wordt ook geen toeslag geheven in Intercity's die 200 km/uur rijden.

De HSL-toeslag remt het gebruik van de HSL. Daarmee is het een hindernis voor de gewenste transitie richting duurzame mobiliteit. Tenslotte is de HSL-toeslag ten zuiden van Rotterdam al afgeschaft. Er is geen reden de toeslag te handhaven tussen Rotterdam Centraal en Schiphol Airport. De trein rijdt daar net zo hard als ten zuiden van Rotterdam.

### **Te grote complexiteit van de tariefberekening en praktische uitvoeringsproblemen**

Door de differentiatie tussen spits en dal en de stapeling van toeslagen wordt de tariefberekening erg complex. Dit maakt het systeem foutgevoelig. Ook kan dit ertoe leiden dat het beoogde effect achter zal blijven. Reizigers zullen hoge tarieven zien in de spits en zonder verder te kijken denken dat de trein ook in het dal zo duur is. Omgekeerd kunnen reizigers worden geconfronteerd met onverwacht hoge tarieven omdat ze in de spits reizen terwijl ze een tarief in daluren hebben opgezocht. Ook worden de tarieven niet goed na te rekenen voor reizigers. Hierdoor zullen tarieven als willekeurig overkomen en zullen reizigers vaker met claims komen dat ze te veel hebben betaald.

Het voorgestelde systeem lijkt ook tot veel praktische uitvoeringsvraagstukken die in het tarievenonderzoek niet in beeld zijn gebracht. Zo is de huidige tariefberekening volledig op basis van incheckmoment. De druktetoeslag en kwaliteitstoeslag gaan echter uit van het uitcheckmoment. Het is onduidelijk wat dit betekent voor reizigers die overstappen tussen verschillende spoorvervoerders. Deze reizigers kunnen worden geconfronteerd met deze toeslagen voor een deel van de reis terwijl de totale reis in verband met de overstap mogelijk niet voldoet aan het criterium voor deze toeslagen. Reizigers in regio's met meerdere vervoerders worden hierdoor benadeeld.

De druktetoeslag kan tot gevaarlijke situaties op stations leiden omdat reizigers door de drukte heen nog net op tijd door een poortje heen willen. Of reizigers gaan juist in drukke stationspassages wachten omdat ze minder hoeven te betalen als ze iets later het station verlaten. Ook leidt het ertoe dat reizigers in dezelfde trein verschillende toeslagen berekent krijgen omdat de ene reiziger nu eenmaal sneller loopt dan de andere reiziger.

De HSL-toeslag werkt op het ogenblik met supplementen die worden geladen via een toeslag zuil. Deze extra handeling is foutgevoelig en daarom erg reizigersonvriendelijk. Het ondergraaft de wens dat reizigers tijdens een treinreis slechts één keer hoeven in- en uit te checken. Uitbreiding met de Hanzelijn leidt ertoe dat op een groot aantal stations in het hele land een toeslagzuil moet worden geplaatst.

Als reizigers bij een storing hun route noodgedwongen moeten wijzigen (bijvoorbeeld Groningen-Rotterdam via Utrecht) zouden reizigers de verschillende toeslagen moeten kunnen terugclaimen. Het is nog totaal onduidelijk of dat inderdaad het geval is en hoe dit praktisch voor de reiziger geregeld wordt.

# Flexibel im ÖPNV statt im „Tarifwirrwarr“

Viele Tarifmodelle im ÖPNV sind sperrig. Mit dem EasyFlex-Tarif schlägt eine PwC-Studie nun eine innovative App-Lösung vor.

26. Juni 2023, von [Andreas Erb](#)

Het werd aangeprezen als de "grootste tariefrevolutie in het openbaar vervoer": Sinds 1 mei is het zogenaamde Deutschlandticket van kracht. Voor 49 euro per maand is het een uniforme, ongecompliceerde ticketoplossing voor gebruikers van lokaal openbaar vervoer (ÖPNV) in heel Duitsland. En het succes bewijst het gelijk: elf miljoen reizigers hebben al een abonnement - meer dan de helft daarvan zijn nieuwe abonnees. De correlatie tussen de uitvoerbaarheid van het tariefsysteem en het gebruik van het openbaar vervoer wordt nu ook ondersteund door een nieuwe studie van het audit- en adviesbureau PwC Germany. Bovendien stelt de PwC-studie een innovatief tariefmodel voor regionaal openbaar vervoer voor: het EasyFlex-tarief.

Volgens de studie: openbaarvervoertarieven te verwarrend

"De tariefsystemen zijn te sterk gericht op de aanbieder", zegt PwC-expert Gabriel Flore. "De tariefsystemen zijn niet genoeg afgestemd op de mobiliteitsbehoeften van een moderne samenleving. Ze moeten flexibel, gemakkelijk te begrijpen en betaalbaar worden - ook voor nieuwe klanten en incidentele gebruikers." In plaats daarvan zijn ze te duur en te ingewikkeld. Dit blijkt uit het PwC-onderzoek op basis van een representatief onderzoek onder 1.000 mensen naar hun mobiliteitsbehoeften. Onder andere 60 procent van de nieuwe klanten van het openbaar vervoer zei in het onderzoek dat het moeilijk was om hun weg te vinden in de respectievelijke tariefstructuur.

Bovendien verschillen de tariefsystemen per vervoersmaatschappij. Deze verwarring in de "moeilijk te volgen tarievenjungle" is een belemmering om over te stappen op het openbaar vervoer, wat ook nodig is vanuit het oogpunt van klimaatbescherming, zegt PwC. "Mensen zouden aanzienlijk meer gebruik maken van het openbaar vervoer als de tariefsystemen minder complex en makkelijker te begrijpen zouden zijn. Ons onderzoek toont duidelijk aan dat hier behoefte is aan verbetering," zegt PwC-mobiliteitsexpert Maximilian Rohs.

EasyFlex-tarief: vanaf een enkel ticket

De studie van PwC levert een bijdrage aan het debat. Het stelt een tariefmodel voor dat de kostenvoordelen van een abonnement combineert met de flexibiliteit van een enkel ticket. Het zogenaamde EasyFlex-tarief is gebaseerd op het enkeltje, dat via een app wordt geboekt. Hoe vaker de gebruiker een ticket boekt via de app, hoe goedkoper de individuele reis wordt. Zodra de gebruiker bijvoorbeeld een bepaald aantal reizen per dag of maand bereikt, wordt de ticketprijs automatisch omgezet in een overeenkomstig goedkoper abonnement.

"In essentie rekenen we op een prijssysteem dat mensen in staat stelt om de kostenvoordelen van langer geldige abonnementen en meerrittenkaarten te combineren met de flexibiliteit van losse kaartjes. Deze combinatie zou het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren. Mensen die het EasyFlex-tarief vaker gebruiken, betalen minder geld per reis binnen een maand - en zonder dat ze zich vooraf hoeven vast te leggen op een bepaalde gebruikintensiteit," legt Flore uit.

Het EasyFlex-tarief integreren in het bestaande systeem

Dit zou de "tariefverwarring" verminderen. Immers, voor het EasyFlex-tarief zijn in principe alleen losse kaartjes nodig. De prijsvoordelen voor frequenter gebruik van het openbaar vervoer zouden automatisch aan de passagiers worden gecrediteerd. Tegelijkertijd zouden frequente reizigers nog steeds de mogelijkheid hebben om vanaf het begin een abonnement te boeken. En passagiers die geen smartphone hebben, kunnen gebruik maken van het tarief met de chipkaart, die wordt gescand bij het in- en uitstappen.

De overgang naar het EasyFlex-tarief hoeft ook niet abrupt te gebeuren, maar kan soepel worden geïntegreerd in het bestaande tariefsysteem, zegt Rohs. "In eerste instantie adviseren we dit tarief als digitale aanvulling op het bestaande tariefmodel in een afgebakende regio. En als het EasyFlex-tarief zich in de praktijk bewijst, zal het bestaande systemen voorzichtig vervangen."

## **INFO**

**Die Studie „Innovative Tarifmodelle im ÖPNV. Die PwC-Tarifinnovation EasyFlex-Tarif als Chance zur Steigerung der ÖPNV-Nachfrage“ [ist online auf der Seite von PwC Deutschland zu finden.](#)**

