

Aan Provinciale Staten

ONDERWERP	Reizigerstarieven 2023	TELEFOONNUMMER	+31652769779
DATUM	20-12-2022	E-MAILADRES	robbert.van.dijk@provincie-utrecht.nl
DOCUMENTNUMMER	825EA5A7	DOMEIN/OPGAVE	MOB
VAN	Robbert van Dijk	TEAM	EOV
NUMMER PS	PS2022MM	PORTEFEUILLEHOUDER	Strijk
BIJLAGEN	1: Tarievenplan 2023		

Geachte dames en heren,

Essentie / samenvatting:

Wij hebben de reizigerstarieven voor ons openbaar vervoer voor 2023 vastgesteld. Zoals in de concessies vastgelegd worden de tarieven jaarlijks verhoogd met de Landelijke Tariefindex (LTI): in 2023 bedraagt die 7,24%. Het belangrijkste tarief (het kilometertarief) wordt 18,7 cent. De hoge index komt op een ongelukkig moment nu het openbaar vervoer qua reizigersaantallen nog niet is hersteld en er ook in 2023 nog met afgeschaalde dienstregelingen gereden zal worden, maar is wel een logisch gevolg van de hoge inflatie die ook het openbaar vervoer treft bijvoorbeeld in de vorm van brandstofkosten.

De proef met parttime abonnementen voor partijen op Utrecht Science Park is niet aangeslagen en wordt beëindigd. Een tweetal abonnementen wordt niet meer verkocht per 1 januari 2023: Weekend Vrij en Altijd Voordeel. Beide worden weinig tot zeer weinig gebruikt. Altijd Voordeel geeft bovendien de mogelijkheid om met korting in de spits te reizen en ondergraaft daarmee het beleid om reizigers te verleiden juist van de (rustigere) daluren gebruik te maken en daarmee de spits te ontlasten. De provinciale Dal Dagkaart -die de vervoerders wilden afschaffen- wordt gehandhaafd, met name als instrument voor toekomstige marketingacties.

Op basis van de motie 'gratis ov voor kinderen tot 12 jaar' wordt door de vervoerders een proef voorbereid. Een 'Klimaticket' waartoe de motie 'provinciaal ov-abonnement' oproept, zou veel kunnen betekenen voor het ov maar stuit vooralsnog op te grote afhankelijkheden bij de uitvoering.

Het reizigersplatform ROCOV Utrecht heeft adviesrecht en heeft positief geadviseerd over de voorgestelde tarieven. De nieuwe tarieven gaan in per 1 januari 2023.

Inleiding:

Ieder jaar stellen wij aan het einde van het jaar nieuwe reizigerstarieven voor ons openbaar vervoer vast, tenminste om prijzen te indexeren maar ook om andere ontwikkelingen in producten en tarieven door te voeren. Een goed tarievenaanbod aan de reiziger draagt enerzijds bij aan een aantrekkelijk ov en gemak voor de reiziger. Anderzijds bepaalt het mede de financiële bijdrage van de reiziger aan het stelsel. Het besluit wordt genomen op basis van een voorstel van onze vervoerders U-OV en Syntus-Keolis (tarievenplan). Het voorstel van de vervoerders moet tenminste voldoen aan de eisen van de concessies. Aanvullend zijn voor 2023 uitgangspunten meegegeven die wij

eerder in het Transitieplan OV 2022-2025 hebben vastgesteld en waarover wij u hebben geïnformeerd op 18 mei 2021. Na ROCOV-advisering waarop de vervoerders reageren wordt het tariefvoorstel aan ons ter besluitvorming voorgelegd. Al deze elementen staan -naast de vastgestelde tarieven- in de bijlage (Tarievenplan 2023). Deze vaststelling gaat niet over het studentenreisproduct en de tarieven in het Landelijk Tarievenkader (LTK). Met deze brief informeren wij u over onze overwegingen en het resultaat.

Toelichting:

Gebaseerd op het provinciale ov-beleid en het Transitieplan ov 2022-2025 zijn in juli 2022 specifieke uitgangspunten aan de vervoerders meegegeven. De vervoerders hebben recht van initiatief maar dienen de uitgangspunten te verwerken in hun tarievenplan. Hieronder per uitgangspunt de uitwerking met onze reactie daarop:

- 1) Indexering: *De naar verwachting hoge LTI (voorlopig 6,85 à 7,99%) wordt in principe eenvoudig toegepast op alle tarieven, in het bijzonder op het kilometer tarief; er is geen ruimte voor gewogen indexatie.*

De definitieve LTI (Landelijke Tariefindex) bedraagt 7,24%. De toepassing op de tarieven zoals geformuleerd in het uitgangspunt is door vervoerders overgenomen en als zodanig door ons vastgesteld.

- 2) Spits/daldifferentiatie (Dal Voordeel): *De middagspits op het Dal Voordeelabonnement wordt opgeheven om de duidelijkheid, het gemak en daarmee de aantrekkelijkheid van het abonnement te vergroten, eventueel deels te compenseren door een extra verhoging (boven index) van het abonnementstarief.*

De vervoerders hebben dit uitgangspunt niet overgenomen. De mogelijkheid om bij de opheffing van de middagspits (tussen 16.00 en 18.30) ook dan met 40% korting te kunnen reizen zou volgens met name U-OV te veel druk leggen op de middagspits, zeker zo lang er met afgeschaalde dienstregelingen gereden wordt. Wij gaan mee in deze redenering, maar houden de optie open volgende jaren te heroverwegen al naar gelang de omstandigheden zich ontwikkelen.

- 3) U-OV Gemaksabonnements: *Door met name vervoerkundige wijzigingen is de geldigheid van de U-OV Gemaksabonnements steeds onduidelijker geworden en het abonnement daarmee onaantrekkelijker. De vervoerders worden opgeroepen de duidelijkheid te herstellen/vergroten en andere ontwikkelingen door te voeren zoals het toevoegen van een extra (duurdere) schil waarin ook Syntus met al haar lijnen participeert.*

In de provincie Utrecht is als één van de weinige regio's in Nederland een abonnement beschikbaar waarmee bij zowel NS (deels) als in het regionale ov gereisd kan worden. Dat betekent echter ook dat ontwikkeling van het abonnement afhankelijk is van de medewerking van NS. Die medewerking is helaas niet gevonden. Daarmee lopen we bij het Gemaksabonnement tegen dezelfde beperking aan als bij de uitvoering van Motie 45 'Provinciaal ov-abonnement' (zie verder aldaar).

- 4) Parttime-abonnements USP: *De parttime-abonnements USP zijn in het geheel niet afgenomen en worden afgevoerd.*

De vervoerders hebben dit uitgangspunt in hun tarievenplan overgenomen en wij hebben hiermee ingestemd.

- 5) OVpay (betalen met bankpas / mobiele telefoon): *Hoewel de start van de invoering van OV-pay in 2023 (nog) geen besluiten vereist over veranderingen in het regionale tariefassortiment van de provincie Utrecht, is dat voor 2024 en verder mogelijk wel het geval; vervoerders en provincie blijven hierover nauw met elkaar in gesprek teneinde tijdig voorbereid te zijn en een zorgvuldige afweging te kunnen nemen.*

De invoering van OVpay als opvolger van de ov-chipkaart is een majeure opgave voor het openbaar vervoer. Onze vervoerders gaan in 2023 beginnen met de eerste fase: in- en uitchecken met de bankkaart op vol tarief. Pas later zal leeftijds korting volgen (fase 2) en tot slot (fase 3) het overzetten van alle abonnementen. Een nieuw betaalsysteem schept nieuwe kansen maar elke techniek kent ook beperkingen. Mogelijk moeten enkele

abonnementen worden aangepast, maar dit zal pas op zijn vroegst in 2024 het geval zijn. Met OVpay wordt de drempel om van het ov gebruik te maken wel veel lager en wij hopen daarmee veel (nieuwe) reizigers te verleiden gebruik te maken van ons ov. Wij zullen u bij het besluit over de reizigerstarieven over 2024 nader informeren over de voortgang van de invoering van OVpay.

Overige zaken in tarievenplan

Weekend Vrij en Altijd Voordeel

Deze twee abonnementen worden uitgefaseerd. Ze worden weinig tot zeer weinig gebruikt. Bovendien vinden wij het ongewenst om een abonnement te hebben (Altijd Voordeel) dat korting biedt in de spitsen die wij juist willen ontlasten.

Voor beide abonnementen zijn voldoende alternatieven.

Provincie Utrecht Dal Dagkaart

Deze dagkaart is op uw verzoek in 2018 geïntroduceerd. De kaart wordt erg weinig gebruikt. Niettemin blijft de kaart behouden met name voor gebruik bij acties om (nieuwe) reizigers te werven.

Motie 90 'Gratis ov voor kinderen tot 12 jaar'

Over leeftijdskortingen in het ov zijn door alle regio's in Nederland (met uitzondering van Rijk / NS) gezamenlijk afspraken gemaakt in het hierboven genoemde LTK. De groepen 4 t/m 11-jarigen en 65+ krijgen standaard 34% op een saldo-reis op de ov-chipkaart. Reizigers onder de 4 jaar reizen gratis. Het staat regio's vrij aanvullende leeftijdskortingen te verlenen. Zo zijn in onze provincie onder andere de Sterabonnementen (gebiedsabonnementen) met 34% reductie beschikbaar voor reizigers tussen 4 en 18 en boven de 65 jaar. Kinderen tussen de 4 en 11 jaar kunnen bovendien reeds voor €1,05 een Kidsticket aanschaffen dat anderhalf uur geldig is. Een chipkaart is niet nodig. Voorwaarde is dat er een volwassen begeleider meereist. Er kunnen maximaal vier Kidstickets per begeleider worden gekocht. Er zijn dus voor 4 t/m 11-jarigen al behoorlijk wat mogelijkheden om tegen een laag tarief te reizen. Niettemin werken de vervoerders momenteel een proef uit om deze doelgroep een bepaalde periode gratis te laten reizen. Nog niet alle details zijn hiervan bekend. De proefperiode zal waarschijnlijk voor de kerstvakantie aanvangen, een goed moment om gezinnen te werven voor het openbaar vervoer. Deze kortlopende proef kunnen de vervoerders zonder onze vaststelling uitvoeren als tariefactie in het kader van marketing. De portefeuillehouder is namens ons gemandateerd voor besluitvorming over een eventueel langer durend vervolg van de proef. Wij zullen u naar bevind van zaken nader informeren over het eventuele vervolg.

Motie 45 'Provinciaal ov-abonnement'

Abonnementen geïnspireerd op het Klimaticket zouden een geweldige impuls kunnen geven aan het gebruik van het openbaar vervoer in de provincie Utrecht en de rest van Nederland. Zo'n integraal abonnement maakt de toegang tot openbaar vervoer erg gemakkelijk. Het succes van NS Flex (waarbij NS optreedt als verkoper voor de hele ov-keten) toont eens te meer aan hoezeer gemak gewaardeerd wordt door de reiziger, zelfs nu NS Flex voor het regionaal ov alleen ritten op vol tarief doorbelast (geen abonnementen, geen kortingen behalve leeftijdskortingen). Het past erg goed bij reizigers die geïnteresseerd zijn in een meer duurzame levensstijl zonder (veelvuldig) auto-gebruik. De afruil van zo'n abonnement is dat het per dag heel goedkoop is, maar doordat het voor een langere periode (zeg een jaar) moet worden gekocht toch een redelijke financiële bijdrage levert aan het instandhouden van het openbaar vervoer (waarmee een zeer lage kostendekkingsgraad wordt voorkomen zoals bij de zeer lage prijs van het Duitse €9-Ticket). Zo'n abonnement moet dan wel een groot bereik hebben, tenminste provinciaal, maar dan wel mét treinvervoer (NS) omdat de trein in het dagelijks en wekelijks verplaatsingspatroon een belangrijke rol speelt (of kan spelen). Dat maakt meteen een Klimaticket-abonnement in Nederland zeer moeilijk te realiseren. De bestuurlijke versnippering is groot. Het Rijk is de enige partij met doorzettingsmacht die regie zou kunnen voeren hierop maar dat helaas niet doet. Het ministerie laat NS op tariefgebied een redelijk vrije koers varen en stuurt ondanks de wens van veel regio's (zoals de onze) niet op integratie van tarieven met

regionaal ov. Dus ondanks de potentie van zo'n abonnement, is de kans op realisatie ervan helaas voorlopig zeer gering.

In een bredere context richt onze samenwerking in DOVA-verband zich voor de korte termijn vooral op de vraag hoe samen uit de "perfect storm" te komen waarin het ov zich bevindt. Er wordt gewerkt aan een lobby voor en uitwerking van een opzet voor een OV-noodplan 2023. Dit onder meer als voorbereiding op een landelijke 'urgentie conferentie' in januari. In de opzet voor het noodplan wordt voor de diverse -elkaar vaak versterkende- oorzaken van de "perfect storm" (onder andere personeelstekort, loonstijging, stijging brandstofprijzen, stijging reizigerstarieven, reizigers die wegblijven) inzichtelijk gemaakt of, op welke wijze, en door wie daarop ingegrepen kan worden. Dus wat kunnen decentrale overheden, Rijk en vervoerders individueel of samen doen? Een dergelijk noodplan leidt waarschijnlijk niet (direct) tot een Klimaticket maar kan wel bouwstenen opleveren om samen het gebruik van het ov aantrekkelijker te maken. Wij zullen u bij het besluit over de tarieven van 2024 informeren over eventuele ontwikkelingen op dit gebied, maar beschouwen de motie voor nu wel als afgehandeld.

Proef gratis reizen oudere minima

De proef gratis reizen voor oudere minima is 19 september jongstleden gestart. Over de uitvoering wordt u begin volgend jaar per separate brief geïnformeerd.

Financiële consequenties:

Het openbaar vervoer waarvoor de provincie Utrecht verantwoordelijk is, wordt bekostigd door een combinatie van provinciale subsidie en inkomsten uit de verkoop van vervoerbewijzen (reizigersopbrengsten). Een hoog niveau van reizigersopbrengsten -mede bepaald door de vast te stellen tarieven maar vooral door het aantal reizigers- draagt bij aan een financieel gezonde exploitatie van het openbaar vervoer. Hogere opbrengsten betekenen: meer kwaliteit in het aanbod (met name door extra dienstregelingsuren) dan wel een lagere benodigde provinciale (exploitatie)subsidie. In beide concessies is sprake van een gedeelde opbrengstverantwoordelijkheid: provincie en vervoerders delen samen in positieve en negatieve ontwikkelingen in de reizigersopbrengsten.

Vervolgprocedure / voortgang:

Wij informeren u naar bevind van zaken over een eventueel vervolg op de proef gratis reizen voor 4 t/m 11-jarigen. In november / december 2023 informeren wij u over ons besluit over de reizigerstarieven van 2024.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen