

Aan Provinciale Staten

ONDERWERP	Reizigerstarieven openbaar vervoer 2024	TELEFOONNUMMER	+31652769779
DATUM	28-11-2023	E-MAILADRES	robbert.van.dijk@provincie- utrecht.nl
DOCUMENTNUMMER	UTSP-251466488-74626	DOMEIN/OPGAVE	MOB
VAN	Robbert van Dijk	TEAM	EOV
		PORTEFEUILLEHOUDER	Van Schie
BIJLAGE	Tarievenplan 2024		

Geachte dames en heren,

Essentie / samenvatting:

Wij hebben de reizigerstarieven voor ons openbaar vervoer (hierna: ov) voor 2024 vastgesteld. De gebruikelijke indexering -die voor 2024 op 11,72% was berekend- gaat niet door. De Staatssecretaris stelt bij uitvoering van de Tweede Kamermotie Bikker middelen aan ons ter beschikking waardoor de index naar 0% kan worden teruggebracht. Het belangrijkste tarief (het kilometertarief) blijft daardoor in 2024 onveranderd op 18,7 cent. Op een enkele uitzondering na blijven ook alle andere tarieven gelijk. De minderopbrengsten zullen worden gecompenseerd door het Rijk.

De proef met gratis reizende kinderen (4 tot en met 11 jaar) in vakantieperiodes slaat goed aan en zal vanaf komende jaarwisseling worden omgezet in gratis reisrecht ook buiten de vakantieperiodes. Een meereizende volwassene bij maximaal drie kinderen blijft hierbij wel een voorwaarde.

Op de buurtbus zal vanaf volgend jaar op saldo gereisd worden, net als in al ons andere ov. Het flatfare tarief (een vast tarief ongeacht de gereisde afstand) verdwijnt. Om eventuele uitschieters te voorkomen maximeren we voorlopig de prijs van een reis op €4,95.

Het reizigersplatform ROCOV Utrecht heeft adviesrecht en heeft grotendeels positief geadviseerd over de voorgestelde tarieven. Een uitzondering geldt de tijdens de ROCOV-behandeling nog niet bekende neutralisatie van de indexering. De nieuwe tarieven gaan in per 1 januari 2024.

Inleiding:

Ieder jaar stellen wij aan het einde van het jaar nieuwe reizigerstarieven voor ons ov 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 gezamenlijk 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 hebben wij voor 2024 uitgangspunten meegegeven. De vervoerders voorzien het ROCOV-advies van een reactie en bieden het tarievenplan daarna aan ons ter besluitvorming aan. Al deze elementen staan -naast de vastgestelde tarieven- in de bijlage (Tarievenplan 2024). Deze vaststelling gaat niet over het studentenreisproduct en de tarieven in het Landelijk Tarievenkader (LTK). Het studentenreisproduct wordt bepaald door een contract tussen het ministerie van OC&W en de alle

vervoerders in Nederland. Over het LTK wordt besloten in DOVA-verband (koepel van provincies en stadsregio's met ov-bevoegdheden). Voor wat betreft de tarieven waar wij zelf over gaan informeren wij u met deze brief over onze overwegingen en het resultaat.

Toelichting:

Gebaseerd op het provinciale ov-beleid zijn in augustus 2023 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. De LTI à 11,72% wordt eenvoudig toegepast op alle tarieven; er is geen ruimte voor gewogen indexatie.

De zorgen over de hoge prijsstijging door de landelijke tariefindex ofwel LTI (vorig jaar ook al 7,24%) heeft de Tweede Kamer ertoe gebracht de zogenaamde motie Bikker aan te nemen. De Staatssecretaris geeft hieraan uitvoering door de index volledig te neutraliseren naar 0% en budget ter beschikking te stellen aan de regio's waarmee zij gecompenseerd worden voor verlies aan opbrengsten. Dit uitgangspunt is daarmee volledig overruled: in 2024 vindt géén indexering plaats. Het kilometertarief blijft daarmee gelijk op 18,7 cent per gereisde kilometer.

De meeste reizigers reizen op het kilometertarief. Dat betekent dat de prijs die zij betalen afhangt van het aantal gereisde kilometers. Samen met de landelijk bepaalde vaste voet à €1,08 (die in 2024 eveneens niet geïndexeerd wordt) vormt dit de prijs die een reiziger betaalt voor een (enkele) reis zonder abonnement. Met leeftijdskorting à 34% (eveneens landelijk bepaald) en dalkorting à 40% (via ons eigen dalkortingsabonnement) kunnen reizigers op deze prijs korting krijgen. Deze kortingen kunnen ook gestapeld worden.

Voor een beter begrip over tot welke prijzen dit leidt, is in de onderstaande tabel een aantal voorbeelden van enkele typische reizen (relaties) opgenomen.

RELATIE (enkele reis)	Vol tarief	34% korting (leeftijd)	40% korting (met Dal Voordeel)	Kortingen gestapeld
Utrecht Centraal – Utrecht Science Park	€2,26	€1,49	€1,36	€0,89
Utrecht Centraal – Vianen	€3,42	€2,26	€2,05	€1,35
Utrecht Centraal – Wijk bij Duurstede	€5,60	€3,70	€3,36	€2,22
Utrecht Centraal – Schoonhoven	€7,14	€4,71	€4,28	€2,83
Uithoorn – Breukelen	€5,36	€3,54	€3,22	€2,12
Driebergen/Zeist – Wageningen	€7,34	€4,84	€4,40	€2,91
Amersfoort – Bunschoten	€3,54	€2,34	€2,12	€1,40
Amersfoort – Veenendaal De Klomp	€6,04	€3,99	€3,62	€2,39

Prijzen voor typische ov-reizen in de provincie Utrecht met en zonder leeftijds- of dalkorting

2. De vervoerders continueren het gratis reisrecht voor kinderen in vakantieperiodes.

De vervoerders hebben dit overgenomen en gaan zelfs een stap verder: kinderen tot 12 jaar mogen gedurende het hele jaar gratis reizen en niet alleen tijdens de vakanties. Een meereizende betalende volwassene blijft wel een voorwaarde. De Kidstickets à €1,05 kunnen hiermee vervallen. Om de barrière zo laag mogelijk te houden hebben kinderen geen apart vervoerbewijs nodig. Daarmee worden meereizende kinderen niet automatisch geregistreerd (via het inchecken) en zullen we niet weten hoeveel kinderen er gebruik van maken. We vinden dit acceptabel gezien de voordelen. We beschouwen hiermee Motie 90 'Gratis ov voor kinderen tot 12 jaar' als volledig uitgevoerd.

3. Over de opvolger van het sterabonnement hoeft voor 2024 nog geen besluit te worden genomen gezien de planning van OV-pay. We blijven over deze opvolger nauw met elkaar in gesprek en bieden de mogelijkheid om de verkoop van jaarabonnementen eerder te sluiten om een naadloze overstap bij de uitfasering van de ov-chipkaart te borgen. Verder geven wij in overweging het niet meer voeren van de 5- en 6-sterwaardes per 2024.

Inmiddels is duidelijk geworden dat de ov-chipkaart zeker niet voor einde 2025 wordt beëindigd. Onze huidige gebiedsabonnementen (de zogenaamde sterabonnementen) passen technisch niet goed bij OV-pay. Deze hoeven dus nog niet aangepast te worden en kunnen nog heel 2024 verkocht worden (ook jaarabonnementen). De vervoerders slagen er momenteel niet in om nu al met goede voorstellen te komen voor een vernieuwd gebiedsabonnement dat wel goed past bij OV-pay. Voor 2024 maken de vervoerders geen gebruik van ons aanbod om de zeer weinig verkochte 5- en 6-sterwaardes niet meer te verkopen. Deze blijven dus gehandhaafd.

Over OV-pay vallen verder nog de volgende zaken te melden. OV-pay wordt gefaseerd geïntroduceerd, zowel qua op welke vervoerbewijzen ermee gereisd kan worden als qua regionale spreiding. Onze vervoerders hebben in maart 2023 fase 1 van OV-pay geïntroduceerd. Met deze fase kan gereisd worden per bankpas (eventueel via telefoon) op vol tarief. Fase 2 behelst de introductie van reizen met leeftijdskorting. Deze fase zal naar verwachting landelijk in één keer genomen worden en is uitgesteld naar na de zomer van 2024 in verband met zorgen over oneigenlijk gebruik van de korting. Pas in fase 3 worden alle abonnementen overgezet naar OV-pay, zodat de ov-chipkaart beëindigd kan worden. Dit zal niet vóór einde 2025 gebeuren. Binnen OV-pay zal ook voorzien worden in een zogenaamde ov-pas om de mogelijkheid te behouden ook zonder betaalpas in het ov te kunnen reizen.

Met de gefaseerde invoering van OV-pay verliezen stapsgewijs enkele kaarten hun waarde, zoals de losse enkele reizen die op de bus (via pin) en in de automaten verkrijgbaar zijn. Reizigers kunnen in de bus immers alleen met een pinpas betalen en kunnen met diezelfde pinpas ook in/uitchecken. Dat laatste is zelfs goedkoper dan met de pinpas een kaartje kopen. Om een weloverwogen besluit te kunnen nemen over de toekomst van de verkoop van losse kaartjes in de bus hebben wij de vervoerders aangeboden dat zij ons voor 1 juli 2024 een onderbouwd voorstel mogen doen over het uitfaseren hiervan. Daarmee kan de pinapparatuur uit de bussen verwijderd worden. Enkele losse kaartjes die nu al zeer weinig worden gebruikt mogen per 1 januari aanstaande opgeheven worden:

- Amersfoort Dalkaartje;
- Amersfoort Groepsticket;

Wij zullen u bij het besluit over de reizigerstarieven over 2025 nader informeren over de voortgang van de invoering van OV-pay.

Overige zaken in tarievenplan

Provincie Utrecht Dal Dagkaart

Deze dagkaart is op uw verzoek in 2018 geïntroduceerd. De kaart wordt erg weinig gebruikt (gemiddeld <10 reiziger per dag). In 2023 hebben de vervoerders specifieke promotieacties uitgevoerd met deze dagkaart (met name gericht op werven nieuwe reizigers) waardoor de verkoop licht is toegenomen. Om deze promotiemogelijkheid ook in 2024 te houden blijft de dagkaart in het assortiment.

Correctie nachtnet

De prijzen voor het nachtnet liggen idealiter (iets) hoger dan dezelfde reizen overdag om de hogere kosten van de uitvoering van het nachtnet te spiegelen. Het tarief voor de langste reizen in het nachtnet is juist goedkoper ten opzichte van vergelijkbare reizen overdag en wordt daarom iets duurder. In 2024 gaat dit kaartje €9,95 kosten.

Promotie

De vervoerders hebben in 2023 vrij veel gebruik gemaakt van de vrijheid om in promotieverband vervoerbewijzen tijdelijk in prijs te verlagen. Dit is met name gebeurd met het Dalkortingsabonnement en de Dal dagkaart. De promotie lijkt tenminste te leiden tot extra verkoop en dat is positief. Ook in 2024 geven wij de vervoerders vrijheid voor tijdelijke prijsaanpassingen in dit verband.

Buurtbus

Alleen Syntus rijdt in onze provincie met buurtbussen. Vanaf volgend jaar stappen we met de buurtbussen over op het reguliere 'saldo reizen', dat wil zeggen de landelijk vastgelegde vaste voet plus ons eigen kilometertarief. Er is geen reden (meer) om op de buurtbussen flatfare tarieven te behouden. Buiten onze regio wordt in vrijwel alle buurtbussen op deze wijze betaald. Uiteraard gelden kortingsrechten (leeftijd- of dal) ook op de buurtbus. Ook geldt het overstaprecht waarmee binnen 35 minuten kan worden overgestapt op een andere bus of tram zonder opnieuw de vaste voet te moeten betalen. De vervoerder is bij consultatie van de buurtbusverenigingen over deze voorgenomen wijziging niet gestuit op grote weerstand. De buurtbusvereniging in Soest heeft juist bij de provincie gepleit voor deze wijziging. De meeste reizigers zullen waarschijnlijk minder gaan betalen voor hun reis in de buurtbus. Om eventuele uitschieters te voorkomen maximeren we voorlopig de prijs van een reis op €4,95.

Syntusapp

Syntus verkoopt enkele vervoerbewijzen via haar app. Hiervan wordt zeer weinig gebruik gemaakt. Dit was geen eis in onze concessie maar een eigen initiatief van Syntus. Onze toestemming is daarmee niet nodig. Syntus zal volgend jaar de appverkoop stoppen.

Overige zaken buiten tarievenplan

OV-tarief Regiotaxi

De provincie heeft jarenlang namens de Utrechtse gemeenten de rol van opdrachtgever voor de Regiotaxi vervuld. In 2015 is met de gemeenten afgesproken dat de taken voor de regiotaxi per 2024 belegd zullen worden bij de gemeenten. Oorspronkelijk was de planning dat per 18 december 2023 de gemeenten zelf verantwoordelijk zouden worden voor de inkoop, het contractmanagement en de uitvoering van het sociaal recreatief Wmo-vervoer (regiotaxi). De gemeente Zeist heeft op 3 maart 2023 mede namens de provincie en de gemeenten de Europese aanbesteding Regiotaxi Utrecht 2024-2028 gepubliceerd. Deze aanbesteding is op 17 april 2023 ingetrokken vanwege de vele wijzigingen en aanpassingen in de aanbestedingsdocumenten. Hierdoor kan de beoogde ingangsdatum van 1 januari 2024 niet meer worden gehaald. De verwachting is dat de nieuwe overeenkomsten Regiotaxi per 1 april 2024 in zullen gaan.

Dit betekent dat provincie Utrecht geen beheerorganisatie meer heeft. De provincie is wel verantwoordelijk voor het tarief voor het ov-deel van de regiotaxi, dat wil zeggen reizigers die gebruik maken van de Regiotaxi zonder Wmo-indicatie. Dit betreft slechts 5% tot 8% van het totaal. Bij dit tarief sluiten we aan bij het afzien van indexeren zoals bij het reguliere (kilometer-)tarief. De prijzen blijven dus gelijk in 2024 en bedragen:

- Regiotaxi Utrecht: €0,80 per kilometer
- Regiotaxi Eemland-Heuvelrug: €2,75 per zone

Mogelijk passen we dit tarief met ingang van de nieuwe reizigersbijdrage aan als het resultaat van de lopende aanbesteding daartoe aanleiding geeft (1 april 2024).

Motie 45 'Provinciaal ov-abonnement'

Zoals ook vorig jaar gemeld kunnen abonnementen geïnspireerd op het Oostenrijkse Klimaticket een geweldige impuls geven aan het gebruik van het ov. Zo'n integraal abonnement maakt de toegang tot ov erg gemakkelijk. 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 ov (waarmee een zeer lage kostendekkingsgraad wordt voorkomen). Zo'n abonnement moet dan wel een groot bereik hebben, tenminste provinciaal, maar dan wel mét treinvervoer (NS) omdat de trein in het wekelijkse verplaatsingspatroon een belangrijke rol speelt (of kan spelen). Hieruit volgt dat we zo'n abonnement niet alleen kunnen realiseren. Het Rijk zal regie moeten nemen, alleen al voor het meedoen van NS (concessie Rijk). Hoewel uit de zogenaamde Urgentieconferentie (januari 2023) als neerslag is opgenomen zo'n abonnement te onderzoeken, heeft het Rijk geen actie ondernomen. Het lijkt een zeer lage prioriteit te hebben. Hoewel we dit betreuren, zijn we niet bij machte dit te veranderen. Totdat het Rijk beweegt, beschouwen wij deze motie als niet-uitvoerbaar. Wij hopen volgend jaar een positieve verandering in de opstelling van het Rijk te kunnen melden.

Proef gratis reizen oudere minima

Tot 9 december 2023 kunnen de huidige gebruikers van deze proef gratis reizen met ons ov. Wij willen de reisperiode voor deze groep graag verlengen en toetsen de juridische mogelijkheden daarvoor. Over de verdere toekomst van deze reisvoorziening besluiten we -zoals in het Coalitieakkoord 2023-2027 afgesproken- in een breder verband van vervoersarmoede waarbij ook andere doelgroepen een rol spelen. Hierover wordt u volgend jaar geïnformeerd.

Financiële consequenties

Het ov waarvoor de provincie 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 ov. 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. De precieze regeling verschilt per concessie, maar komt er in beide gevallen op neer dat binnen een bepaalde bandbreedte extra opbrengsten of verliezen voor rekening van de vervoerder zijn. Daarbuiten zijn extra opbrengsten of verliezen voor rekening van de provincie.

Voor 2024 is bijzonder dat de gebruikelijke indexering niet doorgaat als gevolg van de uitvoering van de Tweede Kamermotie Bikker. Niettemin hebben de kostenontwikkelingen (brandstof, personeel) voor de vervoerders waarop de indexering gestoeld is natuurlijk wel degelijk plaatsgevonden en moet er dus financiële compensatie komen. Het

Rijk heeft deze toegezegd. Wij zullen de extra middelen ter compensatie aan de exploitatiebijdrages toevoegen. De kostendekkingsgraad zal hierdoor naar verwachting enkele procentpunten dalen.

Tot slot dreigde voor 2024 een korting op het studentencontract tussen vervoerders en het ministerie van OC&W. Dit zou leiden tot minder opbrengsten uit dit contract voor de provincie. De Tweede Kamer en DOVA hebben hierover hun zorgen geuit bij het Rijk omdat deze korting de aanvullende middelen voor het ov uit de Motie Bikker zou tenietdoen. Per kamerbrief "Aanvullende financiële steun voor het openbaar vervoer" van 17 november jongstleden heeft de Staatssecretaris van IenW bekendgemaakt dat de voorgenomen korting door zal gaan. De bij OC&W vrijgekomen middelen zullen echter worden overgeheveld naar IenW waardoor (na stemming in Tweede Kamer) deze middelen alsnog kunnen worden aangewend voor het ov. Daarmee wordt de korting op het studentencontract tenietgedaan. Lees de kamerbrief op [tweedekamer.nl](https://www.tweedekamer.nl).

Vervolgprocedure / voortgang:

De vervoerders dragen zorg voor de implementatie van de reizigerstarieven 2024 en zorgen ook voor communicatie daarover naar de reiziger. Grotere wijzigingen zoals het gratis reisrecht voor kinderen zullen door de vervoerders nadrukkelijk gepromoot worden zoals vastgelegd in hun marketingplan. Eind 2024 informeren wij u over ons besluit over de reizigerstarieven van 2025.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

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