

**College van Gedeputeerde Staten
statenbrief**

Aan Provinciale Staten

DATUM	14-12-2021	NUMMER PS	Voegt de griffie toe
DOMEIN	Mobiliteit	COMMISSIE	Milieu en Mobiliteit
STELLER	Robbert van Dijk	TELEFOONNUMMER	06-52769779
NUMMER	823BCC99	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee

Onderwerp Statenbrief:

Reizigerstarieven openbaar vervoer 2022

Voorgestelde behandeling:

Ter informatie

Geachte dames en heren,

Essentie / samenvatting

Wij hebben de reizigerstarieven voor ons openbaar vervoer voor 2022 vastgesteld. Door de vele onzekerheden omtrent corona zijn er geen grote prijswijzigingen. Het kilometertarief wordt met de landelijke tariefindex à 2,12% verhoogd; de meeste abonnementen blijven in prijs gelijk om (verdere) vraaguitval te helpen voorkomen. Er wordt een proef met parttime-abonnementen voorbereid voor werknemers op Utrecht Science Park.

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 (tariefvoorstel, zie bijlage 1). Het voorstel van de vervoerders moet tenminste voldoen aan de eisen van de concessies. Aanvullend zijn voor 2022 uitgangspunten meegegeven die wij eerder in het Transitieplan OV 2022-2025 (als voorwaarde voor ontvangen Rijkssteun in de vorm van de Beschikbaarheidsvergoeding OV) hebben vastgesteld en waarover wij u hebben geïnformeerd op 18 mei 2021. Na ROCOV-advisering (zie bijlage 2) waarop de vervoerders reageren (bijlage 3) wordt het tariefvoorstel aan ons ter besluitvorming voorgelegd. De vastgestelde tarieven staan in bijlage 4. Met deze brief informeren wij u over onze overwegingen en het resultaat.

Toelichting

Per uitgangspunt in het Transitieplan OV 2022-2025 volgt een korte beschrijving van de wijze waarop deze in het tarievenplan en -besluit verwerkt is:

Uitgangspunt 1: Terugkeer reizigers

Onder andere voor de financiële levensvatbaarheid van het openbaar vervoer is het van groot belang dat reizigers terugkeren. In de herfst schommelde het niveau van ov-gebruik ongeveer tussen de 60 en 70% ten opzichte van voorheen normale niveaus. Komende winter lijken er helaas eerder meer dan minder maatregelen tegen de verspreiding van corona te gelden. Met name de forens blijft achterwege in het openbaar vervoer. In de tarieven is per september 2021 een experiment gestart met parttime-abonnementen voor werknemers op Utrecht Science Park maar helaas nog zonder succes (geen animo). De vervoerders stellen voor per september 2022 een herstart te maken in samenwerking met de partners op Utrecht Science Park. Wij geven de vervoerders de ruimte om de herstart al eerder dan september 2022 te laten plaatsvinden. Ook verzoeken wij Syntus om het nader te ontwikkelen abonnement in haar hele gebied geldig te laten zijn en niet alleen op lijn 202. Wij zullen u over dit project informeren bij de vaststelling van het tariefvoorstel voor 2023 (einde 2022).

Verder hebben wij de vervoerders ruimte gegeven om in de loop van 2022 -indien de coronasituatie het toelaat- te experimenteren met kleinschalige of kortlopende prijsacties om de 'verloren' reizigers voor het openbaar vervoer terug te winnen.

Uitgangspunt 2: Spreiding reizigers

Voor een gezonde business case is het essentieel dat er een redelijke mate van spreiding van reizigers over spits- en dalperiodes is. Hoewel het openbaar vervoer (zie hierboven) nog lang niet op voorheen normale niveaus zit, kwam de (hyper)spitsbelasting in oktober hier en daar al weer even in beeld. Dat is dus precies de verkeerde richting. Helaas is er op landelijk niveau (Rijk) weinig tot geen regie en zijn er geen effectieve maatregelen te verwachten met het gevolg dat regionaal erg weinig te sturen valt. De grootste groep reizigers (studenten op ov-kaart en andere reizigers op vrij-abonnementen) zijn financieel niet te prikkelen om de spits te mijden. Reizigers gebonden aan vaste tijdstippen (school, werk) zijn financieel sowieso moeilijk te prikkelen. De daadwerkelijk te beïnvloeden groep reizigers schatten de vervoerders op zo'n 10%. Zo'n kleine groep zou dan een hele forse prikkel (prijsverhoging) moeten krijgen om enig effect te sorteren, met het risico deze groep helemaal kwijt te raken in het openbaar vervoer. En wellicht met het aanvullende gevolg dat de 'vrijgekomen' plaatsen weer ingenomen worden door bijv. vrij reizende studenten. Er wordt dan ook veel gesproken over het aanpassen van lestijden van het onderwijs maar dit is een zeer moeizame weg die in het verleden weinig resultaat heeft opgeleverd: scholen voelen geen (financiële) prikkel om mee te werken. Wij zullen ons niettemin hiervoor bij gebrek aan betere mogelijkheden blijven inspannen.

Wat blijft er over op tariefgebied? In Utrecht is er één regionaal abonnement dat korting geeft in de spits. In overleg met ROCOV hebben vervoerders besloten dat simpelweg afschaffen (nog) niet wenselijk is. Wel wordt dit abonnement 10% duurder in aanschaf (met gelijkblijvende kortingstarieven van 20% in spits- en 40% in daluren).

Uitgangspunt 3: Abonnementen en kaartsoorten

In afwachting van de (gefaseerde) landelijke invoering van OVpay (ook wel EMV-betalen genoemd) waarbij reizigers met een bankpas kunnen betalen ('inchecken') worden nu geen grote wijzigingen in de meest gebruikte abonnementen en kaartsoorten doorgevoerd. Naar verwachting medio 2022 zal in Utrecht de eerste fase van OVpay starten (dit is nog onder voorwaarden van nadere afspraken met de vervoerders). De eerste fase maakt het mogelijk om met een bankpas op vol (saldo) tarief te reizen in onze bussen en trams. Al naar gelang de verdere invoering zal nagedacht worden over een vernieuwd aanbod abonnementen passend bij OVpay. De tweede fase betreft het toevoegen van abonnementen en kortingsproposities. In de derde fase wordt betalen per telefoon mogelijk. De planning en fasering bij zulke grote (landelijke) projecten wil nog wel eens schuiven, zeker gezien de benodigde investeringen en de blijvende onzekerheid die corona geeft. Wij conformeren ons steeds aan landelijke afspraken op dit gebied. Wij informeren u bij het tariefvoorstel voor 2023 over het vervolg (einde 2022).

Uitgangspunt 4: Tarieven

De gemiddelde tariefhoogte in Utrecht is redelijk gemiddeld ten opzichte van andere soortgelijke regio's in Nederland. Voor 2022 hebben wij aan de vervoerders meegegeven dat het tarief slechts beperkt mag stijgen. Op het belangrijkste tarief -het kilometertarief- wordt sec de landelijke tariefindex à 2,12% toegepast. De meeste abonnementen worden niet in prijs verhoogd om (verdere) vraagtival te voorkomen. Verder gelden enkele uitzonderingen die elders (per product) worden toegelicht.

Uitgangspunt 5: Marketing

Reizigerstarieven zijn -net als Vervoerplannen- onderdeel van de marketingmix (hoe het ov-product te vermarkten richting de klant-reiziger). Wat in de marketingplannen beschreven staat, ziet op promotie. De marketingplannen worden tenminste jaarlijks herijkt en ambtelijk afgehandeld. Voor 2022 kondigen de vervoerders aan dat de promotie zich met name zal richten op de (nog) niet in groten getale teruggekeerde forens, uiteraard alleen indien de coronasituatie dit toelaat.

Verder zijn er in 2022 de volgende veranderingen in tarieven:

Kaartsoorten die weinig gebruikt worden

Een tweetal kaartsoorten met (zeer) weinig gebruikt wordt afgeschaft:

- Syntus Dal Vrij Amersfoort Jaarabonnement (maandabonnementen blijven wel);
- U-OV Dagkaart Stad 2 en 3 dagen (1 dag blijft wel);

Retourkaart

De retourkaart is ooit ontstaan als goedkoop kaartje voor koopavonden. Na enkele wijzigingen in voorgaande jaren is dat in de naam niet meer te herkennen. Verder zijn er (buiten coronarestricties) steeds meer winkels met avondopenstelling. Daarom wordt de retourkaart in 2022 geldig op alle avonden in de week. Andere voorwaarden blijven ongewijzigd.

U-OV Gemak

Ondanks dat aan de vervoerders veel ontwikkelruimte is geboden zijn ze er niet in geslaagd om met een volwaardig voorstel te komen voor aanpassing van de U-OV Gemakabonnementen. Hoewel de unieke combinatie van trein en tram/bus uniek en ijzersterk is, verwatert door vervoerkundige wijzigingen de Regio-variant van dit abonnement steeds meer. Het abonnement is geldig bij U-OV, maar niet bij U-OV in Vijfheerenlanden. Bij Syntus is het alleen geldig op een deel van lijn 50 en de gehele lijnen 58 en 59. Het rommelige totaalbeeld is (voor reizigers) steeds moeilijker te begrijpen. In 2022 verandert er niets aan het abonnement, met inbegrip van de prijs.

Proef gratis openbaar vervoer voor ouderen met een kleine beurs

Door corona heeft het project gratis reizen voor ouderen met een kleine beurs nog altijd niet kunnen starten. Hoewel wij samen met partners (vervoerders en gemeenten) in overleg zijn over de uitwerking, verwachten we gezien de recente ontwikkelingen op gebied van corona niet dat voor medio 2022 het project kan starten.

Flex

Op de flexsystemen wordt een vast tarief gehanteerd per gebied. Afhankelijk van de gebiedsgrootte varieert de prijs. De tijdelijk verlaagde introductieprijzen in de flexgebieden van U-OV in 2021 hebben geholpen om de reiziger kennis te laten maken en te laten wennen de nieuwe manier van ov-reizen. De tijdelijke lagere prijzen kunnen in 2022 dan ook verdwijnen en naar een normaal niveau stijgen. In tegenstelling tot wat in het tariefvoorstel van de vervoerders vermeld staat, kan niet op saldo (op de ov-chipkaart) worden gereisd bij U-flex Vijfheerenlanden (laat staan bij welk andere flexsysteem). Abonnementen zoals de studentenkaart zijn geldig op alle flexsystemen.

Gewogen indexering

Het totaal aan wijzigingen levert een gewogen indexatie op van 1,76% en is daarmee iets lager (met name als gevolg van het niet-indexeren van de meeste abonnementen) dan de landelijke tariefindex van 2,12%.

Landelijk tarievenkader

Naast de regionale tarieven -waarop dit besluit ziet- zijn er ook nog tarieven die landelijk bij alle regionale vervoerders geldig zijn. Deze zijn vastgelegd in het landelijk tarievenkader (LTK). Besluiten over de jaarlijkse aanpassingen hiervan worden in het Regionaal Openbaar Vervoer Beraad genomen. Op het opstaptarief (naast het regionale kilometertarief onderdeel van een saldo-reis) wordt de landelijk index van 2,12% toegepast.

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.

Bovenstaande effecten werken in de streekconcessie (Syntus) pas door bij een nieuwe aanbesteding omdat de vervoerder volledig opbrengstverantwoordelijk is. Dit betekent dat eventuele meer- of minderopbrengsten gedurende de looptijd van de concessie voor rekening van de concessiehouder (vervoerder) zijn. In de stadsregionale concessie (U-OV) werkt het effect wel al tijdens de concessie door, omdat de hoogte van de subsidie afhankelijk is van het opbrengstenniveau van twee jaar ervoor.

Voor 2022 is het ondoenlijk om een financiële voorspelling te doen samenhangende met het vast te stellen tariefniveau gezien de grote onzekerheden in de scenario's van herstel in een samenleving met corona. De grote terugval in opbrengsten bij de vervoerders is voor 2020 (vanaf maart, toen corona in Nederland uitbarstte) door het Rijk grotendeels gecompenseerd via de Beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV). Deze regeling is gecontinueerd in 2021. Provincies en stadsregio's hebben landelijk toegezegd aan vervoerders het eventueel resterende verlies te dekken. Voor 2022 geldt dat de BVOV wordt gecontinueerd tot aan tenminste 1 september 2022 conform toezegging van het Rijk. Hoe de regeling er precies uit gaat zien voor 2022, is momenteel nog niet duidelijk.

Vervolprocedure / voortgang

Vervolprocedure / voortgang

Bijlagen

1. Tarievenplan U-OV en Syntus 2022 (één gezamenlijk plan)
2. Advies ROCOV Utrecht op tarievenplan 2022
3. Reactie U-OV en Syntus op advies ROCOV Utrecht
4. Tarieventabel 2022

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

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