



Tarievenplan 2022

Hierbij ons Tarievenplan voor aanpassingen van de tarieven per 1 januari 2022 van Syntus-Utrecht en U-OV.

Het tarievenplan bevat de volgende onderdelen:

- Uitgangspunten;
- Toepassen gewogen Landelijke Tarief Index (LTI);
- Keuzes gewogen indexatie;
- Landelijke ontwikkelingen;
- Provincie specifieke zaken;
- Afronding;
- Bijlage 1: Tariefbijlage;
- Bijlage 2: Advies ROCOV Utrecht;
- Bijlage 3: Reactie op advies ROCOV Utrecht.

Uitgangspunten

Dit Tarievenplan wordt nog steeds gekenmerkt door de onzekere tijden waarin wij ons als vervoerders door COVID 19 bevinden. Ten tijde van het indienen van dit plan weten wij dat wij de eerste acht maanden van 2022 een vorm van ondersteuning (BeschikbaarheidVergoedingOV) zullen krijgen vanuit het Rijk, maar kennen wij de precieze invulling van deze regeling nog niet. Omdat de maatregelen soms versoepelen en soms weer strenger worden blijft het lastig om voorspellingen te doen over de reizigersterugkeer en weten we het effect van thuiswerken nog niet goed in te schatten. Wel zien wij dat de terugkeer van de reizigers langzaam gaat. Wij verwachten dat COVID blijvend voelbaar zal zijn in onze bussen en trams. Ook op de langere termijn. Op dit moment zien we dat scholieren redelijk terug zijn en jonge MBO studenten ook. De werknemers blijven nog fors achter (circa 25% van 2019). Op dit moment 65% van het niveau van voor COVID.

Door de onzekerheid van de gevolgen van COVID én door de komst van OVpay (het nieuwe betalen) in 2022 verwachten wij dat een tussentijdse aanpassing van het tarievenplan medio 2022 gewenst is. Het ROCOV Utrecht wordt daarbij opnieuw om advies gevraagd. Op OVpay komen we later in deze adviesaanvraag terug.

In het provinciale transitieplan zoals vastgesteld op 25 mei 2021 zijn de volgende uitgangspunten ten aanzien van de tarieven benoemd;

Terugkeer reizigers

Het is van primair belang dat de reizigers zo snel mogelijk terugkeren. De vervoerbedrijven dienen naast het tarievenplan en vervoerplan een gezamenlijk marketingplan in te dienen waarin zij aangeven welke maatregelen zij treffen om enerzijds het verlies aan reizigers te beperken en anderzijds het herstel van de vervoervraag te versnellen. Het marketingplan geeft aan op welke wijze de nieuwe dienstregeling en de nieuwe tarieven en kaartsoorten in de richting van de reizigers wordt gecommuniceerd. Daarbij is aangegeven dat focus zal zijn op de 30% reizigers in de groep 25-65 jaar. Dit omdat deze groep het meest betekent voor het herstel van reizigersopbrengsten. De opbrengsten van de studentenkaart is een vast bedrag en de prijs van de scholierenabonnementen is relatief laag.

Spreiding van reizigers

Iedereen is het er over eens dat spreiding van reizigers over de dag en over de week essentieel is voor een gezonde businesscase. Maar helaas heeft dit tot op heden slechts nauwelijks tot concrete voorstellen geleid en landelijke sturing is op korte termijn in beperkte mate te verwachten. Daarom zullen vervoerders en provincie gezamenlijk aan de slag moeten om de belangrijkste partners (onderwijs en bedrijfsleven) te bewegen maatregelen te treffen. Ook is aan de vervoerders gevraagd om wederom te kijken naar mogelijkheden om de spits te ontlasten door middel van tarief differentiatie.

Abonnementen en kaartsoorten

Het nieuwe werken (meer thuiswerken) vraagt om andere abonnementsvormen. Hiervoor moeten de vervoerbedrijven voorstellen indienen. Richtlijn is dat vanaf 1 januari 2022 er, eventueel met uitzondering van de gemaksabonnementen, voor de hele provincie sprake is van één kaart- en tariefsysteem (laatste slag in het uniforme tarievenhuis). Tevens moet op basis van landelijke afspraken OVpay (betalen met de bankpas) de komende jaren in de gehele provincie geïntroduceerd worden.

Dit betekent dat er sprake is van veel vernieuwingen op dit vlak. Omdat nieuwe kaartsoorten zich nog moeten bewijzen én de kaartsoorten op de bus op termijn zullen veranderen of verdwijnen door de komst van OVpay zien we graag dat het oude kaartsysteem in 2022 zoveel mogelijk in stand wordt gehouden. Dat geeft ons de gelegenheid om samen met ROCOV Utrecht en Provincie Utrecht in 2022 goed na te denken over nieuwe proposities en kaartsoorten in het OVpay landschap.

Tarieven

De Utrechts OV-tarieven liggen ongeveer op het gemiddeld niveau van de tarieven in Nederland. De provincie heeft als eis gesteld dat het gemiddelde tarief (over alle reizigers exclusief gebruikers van de SOV) niet boven de landelijke indexatie index mag stijgen. Daarbij geldt de nullijn niet voor de afzonderlijke kaartsoorten, daarvoor zijn beperkte verschillen denkbaar. Dat laatste geldt ook voor het flex-tarief. Het huidige (2021) tarief mag slechts beperkt in prijs verhoogd worden.

Marketing

Vanzelfsprekend vergt een forse transitie ook een forse marketing inspanning, waarin een mix van terugkeer, spreiding en, kaartsoorten gecoördineerde aanpak vergt. Alles gericht op een spoedige terugkeer van de reizigers. Marketing is dus niet alleen het informeren van de reizigers. Het marketingplan moet nadrukkelijk ook ingaan op acties die de reizigers verleiden om weer terug te keren. En vooral ook op het aantrekken van nieuwe reizigers. Op het moment van indienen is de landelijke marketingcampagne OV is OK! Actief. Het (meer gezamenlijke) marketingplan voor 2022 is nog niet geschreven en geen onderdeel van deze aanvraag.

Toepassen Gewogen Landelijke Tarief Index (LTI)

Het toepassen van de gewogen index houdt in dat niet alle producten met de index verhoogd hoeven te worden maar dat de vervoerder hierin onderbouwd een keuze mag maken. Indien een prijs van een product niet verhoogd wordt, dan mag het restant van de index gewogen worden ingezet voor de andere producten. Deze methode is contractueel vastgelegd.

De LTI die toegepast wordt op deze tariefaanvraag is 2,12%.

Keuzes gewogen indexatie

Samen met de provincie heeft het ROCOV Utrecht aangedrongen op een gematigde tariefverhoging. Dit om de reizigers niet nog verder te hinderen in de terugkeer richting de bus. Daar hebben wij gehoor aan gegeven.

Wij verhogen alleen het kilometertarief met de landelijke LTI van 2,12%

Wij stellen voor om de LTI niet toe te passen op de ster-, en gemaksabonnements en de zakelijke U-OV Vrij en Regio Vrij abonnementen, en het nieuwe parttime abonnement. Wij zien steeds grotere vraaguitval op de abonnementen en we willen voorkomen dat deze door prijsverhoging nog groter wordt. Ook willen wij bestaande abonneerders koesteren met een gelijkblijvend tarief. Wel stellen wij voor om een tariefverhoging toe te passen op het "U-OV altijd voordeelabonnement", om het reizen in de spits minder te stimuleren. Dit wordt toegelicht onder het kopje "Spreiding van reizigers"

Met dezelfde reden voeren we geen verhoging door op wederzijds geaccepteerde reiskaartjes. Hierop maken we 1 uitzondering en dat is de U-OV Dagkaart Stad 1 dag. Deze willen wij verhogen van € 6,30 naar € 6,50. Deze dagkaart richt zich op toeristen en deze groep reizigers is minder prijsgevoelig dan overige reizigers in het gebied. Daarnaast komt het meer in lijn met tarieven die in andere grootstedelijke gebieden gehanteerd wordt voor toeristen, maar is nog steeds flink goedkoper dan in Amsterdam of Rotterdam. Bij het GVB in Amsterdam en bij RET in Rotterdam kost een dagkaart in 2021 € 8,50.

De gewogen gemiddelde LTI zoals toegepast op de tarieven komt daarmee uit op 1,76%.

Landelijke ontwikkelingen

Landelijke transitieplannen met impact op de tarieven

OVpay

Er gaat iets veranderen in het betalen binnen het OV. In de bus, de trein, de tram, de metro kan men straks overal in Nederland in- en uitchecken met een contactloze betaalpas, creditcard of mobiel. Voorlopig gebeurt dit naast de OV-chipkaart. Er zijn momenteel pilots met OVpay binnen GVB, HTM, Arriva en Transdev.

Eind 2021 gaat OVpay binnen Qbuzz als pilot live in de concessie Groningen/ Drenthe. De verwachting is dat de uitrol bij Syntus Utrecht en U-OV tweede helft 2022 gaat plaatsvinden.

OVpay gaat in de volgende stappen geïntroduceerd worden;

1. Pay as you go- normaal tarief
2. Reizen op saldo (closed loop token). Dit is inclusief kortingen en abonnementen
3. Reizen met mobiel

In 2023 moeten alle 3 de niveaus geïntroduceerd zijn. De planning van de eerste stap en de vervolgstappen staan in zo'n omvangrijk project niet 100% vast en liggen niet allemaal in de invloedssfeer van de vervoerders. Wij verzoeken daarom om enige bewegingsruimte binnen het project OVPay.

Door de komst van OVpay verandert het landschap voor abonnementen en de wagenverkoop. De wagenverkoop willen we gefaseerd afbouwen zodra OVpay geïntroduceerd is, iedereen kan immers

met zijn bankpas in en uitchecken dus een kaartje kopen bij de chauffeur is dan niet meer nodig. Ook denken we na over het aanbod in de kaartautomaten en diverse winkels in de gebieden, de waldistributie.

De gevolgen voor het saldo reizen en de abonnementen door de komst van OVpay werken wij de komende maanden graag verder uit met ROCOV Utrecht en provincie Utrecht.

Provincie Utrecht specifieke zaken

Andere abonnementsvormen (parttime abonnement)

Vanaf 1 september 2022 gaan we van start met pilot voor een parttime abonnement voor medewerkers van bedrijven en scholen op USP en Rijnsweerd.

Dit abonnement is door de USP en Rijnsweerd partners (werkgevers) aan te schaffen voor de medewerkers en is een jaarabonnement.

Met dit abonnement kan 3 dagen in de week gereisd worden.

- Er komen 2 varianten:
 - Parttime Regio 3 dagen per week
 - Parttime Stad 3 dagen per week

Het Regio parttime abonnement is geldig binnen de gehele U-OV concessie en Syntus lijn 202. Het Stad parttime abonnement is geldig op U-OV lijnen binnen de stad Utrecht.

De pilot voor het parttime abonnement was bedoeld om in 2021 op te starten, te evalueren eind 2021 en voor alle reizigers in de Syntus en U-OV concessie uit te rollen vanaf begin 2022. De werkgevers hebben aangegeven geen interesse te hebben in het in gezamenlijkheid ontwikkelde product en in oktober zijn de gesprekken met de USP partners opnieuw gestart. De combinatie van de wens van de werkgevers voor aangepaste afgekochte reisrechten en de mogelijkheden binnen ons huidige OV-chipkaartplatform wordt onderzocht, maar de mogelijkheden binnen het huidige platform zijn zeer beperkt. Als OVpay volledig geïntroduceerd is, is hierin meer mogelijk. In dit tarievenplan vragen we ruimte voor deze verkenning naar een passend product voor terugkerende parttime werkende forenzen.

Uniform tarievenhuis en behouden huidig kaartstelsel

Het tarievenhuis bevat vele kaartsoorten en abonnementen. Om het voor de reiziger overzichtelijker te maken en alvast voor te bereiden op OVpay, is er een wens om het aantal kaartsoorten te verminderen. De huidige kaartsoorten zijn;

- Reiskaart, 2, 4, 5 en 7 zones
- Retourkaart; 2, 4 en 5 zones
- Kidsticket
- U-OV Nachtlijnkaart; 3 varianten
- Syntus Nachtlijnkaart; 3 varianten
- Syntus Amersfoort vrij

- Dagkaart provincie Utrecht
- Dagkaart provincie Utrecht reductie
- P+R kaart
- Dagkaart Utrecht Stad
 - 1, 2 3 dagen
 - 1, 2 ,3 dagen kind
- U-flex en Syntus Flex

Wij stellen voor om de volgende kaartsoorten te laten verdwijnen, omdat hier niet tot nauwelijks vraag naar is:

- Syntus Amersfoort Dal Vrij jaar
- U-OV Dagkaart stad 2 dagen
- U-OV Dagkaart Stad 3 dagen
- U-OV Dagkaart Stad 1, 2 en 3 dagen reductie varianten

De enige dagkaart Stad die behouden blijft is de Dagkaart stad 1 dag (vol tarief en kind).

Uitbreiden geldigheid Retourkaart

De Retourkaart 2, 4 en 5 zones is momenteel alleen geldig op koopavonden (donderdag en vrijdagavond) en in de weekenden. De voorloper hiervan was het GVVU winkelkaartje en toen was het logisch dat het geldig was op slechts 2 (koop)avonden. Momenteel is uit de naam niet meer af te leiden dat dit voor winkelend publiek bedoeld is én kunnen mensen op meerdere avonden van de week winkelen (steeds meer winkels zijn doordeweeks tot 20 of 21 uur open). Wij stellen voor de geldigheid uit te breiden naar alle avonden van de week (en uiteraard nog steeds de weekenddagen).

Onderzoek uitbreiding gemaksabbonnement

De provincie, ROCOV Utrecht en beide vervoerders zijn voorstander van het steeds verder integreren van het Utrechtse tarievenhuis. Zeker nu er door lijnenruil steeds meer verwevenheid bestaat op lijnbundels die eerst alleen door U-OV werden uitgevoerd. Toch is het uitbreiden van de gemaksabbonnementen in de Syntus-Utrecht concessie geen onderdeel van dit tarievenplan. Na onderzoek en contact met NS is dit voor 2022 niet haalbaar gebleken.

Het uitbreiden van het reisgebied op het bestaande gemaksabbonnement, zou betekenen dat we een grote prijsstijging zouden moeten doorvoeren. De prijsstelling van deze abonnementen is immers bepaald op het reisgedrag binnen de U-OV concessie en niet op de langere reisafstanden in de Syntus-Utrecht concessie. De U-OV reizigers zouden geraakt worden door deze prijsstijging, zonder dat zij hier zelf wat voor zouden terugkrijgen. Om dit op te lossen zouden er binnen de Syntus-Utrecht meerdere regio's met meerdere abonnementen moeten worden ontwikkeld. In de aanloop naar OVpay is een dergelijke grote ontwikkeling niet wenselijk. Ook in de toekomstige jaren, zal

OVpay mede bepalend zijn bij verdere ontwikkeling van het Utrechtse tarievenhuis. Omdat er gebouwd gaat worden aan een nieuwe backoffice zullen investeringen op de oude omgeving niet meer worden gedaan. Ontwikkelingen die mogelijk zijn binnen OVpay worden vanzelfsprekend benut.

Spreading door tariefbeïnvloeding

In beide concessies geldt dat in de ochtendspits circa 40% van de reizigers potentieel beïnvloedbaar is (die niet student of abonneementhouder zijn) om er voor te kiezen om op andere tijdstippen (buiten de spits) te reizen. Van deze groep is er een deel die niet anders kan dan in de spits reizen, omdat ze op een bepaalde tijd op hun bestemming moeten zijn. Wij schatten dat dit ongeveer de helft is van de potentieel beïnvloedbare reizigers.

Daarnaast is er een groep reizigers die maar af en toe in de spits reist en niet beïnvloedbaar is omdat zij niet schrikken van een hoger tarief in de spits, zij zijn niet prijsgevoelig. We verwachten dat dit ook nog eens 10% is. Daarmee komt de groep die wél te beïnvloeden is om buiten de spits te reizen, op zo'n 10%.

In lijnen die altijd al een zware spitsbelasting kennen, wordt dit veroorzaakt door veel studenten in de bus en de tram. Op deze lijnen (zoals de USP lijnen) is het percentage reizigers wat buiten de spits kan reizen om al veel lager. We schatten in dat het percentage mogelijk beïnvloedbare reizigers om buiten de spits te reizen, hier slechts 5% is.

Om reizigers met tariefsverhogingen te motiveren om meer in de dal te reizen, betekent dat wij een kleine groep onevenredig hoog zouden moeten belasten. De kans dat deze reizigers dan vervolgens niet meer in de bus of tram stappen is groot en dat is niet wat we willen bereiken. We willen onze reizigers behouden, maar wel proberen spitsmijding te realiseren door tariefbeïnvloeding.

Korting geven in de spits is strijdig met het spitsmijdingsdoel. Het Altijd Voordeel Abonnement geeft 20% korting in de spits (en 40% korting in de dal). Het eventueel afschaffen of verlagen van de spitskorting in het Altijd Voordeel abonnement, hebben wij met het ROCOV Utrecht besproken. De gedeelde conclusie is dat dit niet wenselijk is. Het huidige Altijd Voordeel abonnement een aantrekkelijk alternatief voor de forens voor wie een voltijds of parttime abonnement geen optie is. Afschaffen of veranderen van kortingspercentages vinden wij daarom geen optie. Wel waren we het erover eens dat dit abonnement te voordelig is geprijsd (slechts € 80,80 per jaar).

Wij stellen voor om aan de kortingspercentages van het Altijd Voordeel Jaar- en maandabonnement te handhaven (20% in de spits en 40% in de dal), maar de aanschafprijs met 10% te verhogen (van € 8,10 per maand naar afgerond € 8,90 per maand en van € 80,80 per jaar naar € 89 per jaar).

Project ouderen met een kleine beurs

Wij hopen dat dit project medio 2022 kan starten. Dit is afhankelijk van de dan geldende COVID maatregelen. Wij zullen ROCOV Utrecht bij de verdere uitwerking van dit project betrekken.

Flex

U-flex

in 2021 is U-flex tijdelijk tegen een actietarief verlaagd naar € 2 voor alle gebieden (Maarsssen, Vijfheerenlanden en Houten). Dit was bedoeld om U-flex te introduceren en de reiziger laagdrempelig te laten kennismaken. Inmiddels is U-flex aardig bekend onder reizigers en wordt het in alle drie de gebieden behoorlijk goed gebruikt. Daarnaast komt er een nieuw U-flex gebied bij, namelijk Bilthoven. Gezien de zeer korte reisafstanden op de huidige lijn 78 in Bilthoven (deze wordt vervangen door U-flex) is een tarief van € 2 daarvoor meer passend. Voor 2022 stellen wij voor terug te gaan naar de reguliere tarieven zoals ook benoemd in het plan van 2021, zonder indexatie. Deze tarieven zijn;

- U-flex Houten: € 2,50
- U-flex Maarsssen: € 2,50
- U-flex Vijfheerenlanden: € 3,50
- U-flex Bilthoven € 2,00

Reizigers kunnen ook altijd reizen met de OV chipkaart; zeker op kortere afstanden zoals in Vijfheerenlanden is dat een voordeliger alternatief.

SyntusFlex

Bij de start in 2019 is Syntus- Flex ook tijdelijk in tarief verlaagd naar € 1,50. Dit was ook binnen de Syntus-Utrecht concessie bedoeld om SyntusFlex te introduceren en de reiziger laagdrempelig te laten kennismaken. In 2020 was het een provinciale keuze om dit tarief gelijk te houden. Voor 2022 stellen wij voor om het tarief te verhogen naar €2,-.

Afronding

Zoals bekend worden bedragen afgerond op vijf of tien cent volgens de standaard afrondingsregels.

Bijlage 1 Tariefbijlage

Bijlage 2 Advies ROCOV Utrecht

Bijlage 3 Reactie op advies ROCOV Utrecht.