



Regionaal Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer in Overijssel

Secretariaat: Van Gelderplantsoen 67
8266 HD Kampen
rocoverijssel@telfort.nl

College van Gedeputeerde Staten van Overijssel
t.a.v. de heer W. Dijkstra, programmaleider OV
RWB – MP
Postbus 10078
8000 GB Zwolle

Kampen, 7 november 2011

betreft: Advies Tarieven 2012

Geachte heer Dijkstra,

In de vergadering van 28 oktober 2011 heeft het Rocov Overijssel uw adviesaanvraag d.d. 14 oktober 2011 over de tarieven 2012 besproken. Het Rocov stelt het op prijs, dat sprake is van een goede samenwerking tussen de provincie Overijssel en onze Werkgroep Tarieven, omdat wij zo betrokken zijn bij het gehele proces van het tarievenbeleid en onze besluitvorming goed kan worden voorbereid. De voorzitter van de Werkgroep Tarieven, de heer G. Heutink, heeft voor het Rocov een Notitie Tarieven 2012 opgesteld, die voor ons uitgangspunt van de besprekingen op 28 oktober 2011 heeft gevormd. Ter vergadering is, namens de provincie, hierop commentaar gegeven door de heer S.D. Renzema. Op grond hiervan zijn wij tot de volgende adviezen gekomen.

1. Landelijke Tarieven Index (LTI)

Wij achten het op zich juist, dat de decentrale overheden, verenigd in het ROVB, samen een landelijke tarieven index (LTI) hebben ontwikkeld. Met de *systematiek* van deze LTI hebben wij grote moeite. Deze index is gebaseerd op een prognose van te verwachten loonkostenstijging, terwijl wij er de voorkeur aan zouden geven uit te gaan van de gebleken daadwerkelijke loonkostenstijging over het afgelopen jaar. Verder bevat de index in onze ogen een perfide element, doordat de kosten van de verwachte vraaguitval worden verhaald op de reizigers die wel van het bus, tram en metro gebruik blijven maken en die zo, zoals dat tegenwoordig heet, 'dubbel gepakt' worden. Wij vinden dat de vraaguitval moet worden opgevangen door efficiencymaatregelen van de vervoerders.

Advies 1: Wij adviseren u om in het ROVB de systematiek van de LTI te wijzigen. De compensatie voor de vraaguitval moet daaruit verdwijnen, op zijn minst met het oog op de tarieven voor 2013.

2. Landelijke tarieven 2012

Wat betreft de *toepassing* van deze LTI op de tarieven voor 2012, merken wij op dat een prijsstijging van 4,9% ver uitgaat boven de te verwachten inflatie en de groei-doelstelling van het OV krachtadig tegenwerkt. Wij menen dat de vaste voet niet zo sterk mag stijgen en denken voor 2012 eerder aan een bedrag van € 0,81 (maximaal € 0,82). De kortingen, waarmee wij als zodanig instemmen, ook wat de handhaving van de leeftijds-korting voor 2012 betreft, dienen op dit tarief te worden toegepast.

Wij achten het een beleidsmatige keuze, om een berekende index al dan niet (geheel) toe te passen. In het verleden is meermalen door het ministerie besloten om de index niet volledig te volgen, maar weloverwogen tot een in breder perspectief gewogen tariefsverhoging over te gaan. Stelselmatige jaarlijkse toepassing van de LTI met stijgingspercentages die de inflatie (ver) te boven gaan houdt een stelselmatige afbraak van het OV in.

Bovendien staat dit op gespannen voet met het uitgangspunt dat het OV voor alle groepen in de samenleving financieel toegankelijk moet blijven, dus ook voor mensen met een smalle beurs.

Advies 2: Wij adviseren u in ROVB-verband de tariefsverhoging van 4,9% voor 2012 te heroverwegen.

Advies 3: Wij adviseren u in het ROVB afspraken te maken over een gewogen toepassing van de index in landelijk verband voor de jaren 2013 en volgende.

3. Viziriskaart

Wij hebben kennis genomen van het feit, dat de pilot met de Viziriskaart wordt verlengd tot 15 april 2012 en dat de kaart tot die datum nog kan worden aangeschaft. Wij stemmen in met het voor 2012 ongewijzigde tarief. Wel willen wij graag op de hoogte worden gehouden van het verloop en de evaluatie van de pilot en zien graag tijdig een adviesaanvraag over de opvolger van deze kaart tegemoet. Wij vinden met u dat de tariefstelling van deze kaart voor discussie vatbaar is, maar achten het van groot belang dat mensen met een zichtbeperking dan wel een andere functiebeperking niet door de OVC worden belet om zelfstandig van het OV gebruik te maken. Dit past ook in het streven van de overheden om het OV voor zoveel mogelijk (groepen) mensen toegankelijk te maken en te houden.

Advies 4: Wij stemmen in met de voortzetting van de pilot en de handhaving van het tarief en verzoeken u om een tijdige adviesaanvraag over de opvolger van deze kaart.

4. Altijd korting

In 2007 hebben wij positief geadviseerd over deze propositie. Het had onze voorkeur gehad voorafgaand aan de introductie in september 2011 van dit kortingsabonnement om advies gevraagd te worden, omdat bij die gelegenheid de prijs is gewijzigd en het abonnement niet als vervanger van het sterabonnement, maar daarnaast in de markt is geplaatst. Tegen het laatste hebben wij overigens geen bezwaar. Wij stemmen in met de prijsstelling van deze propositie en met het voor 2012 ongewijzigd blijven van de prijs.

Advies 5: Wij stemmen in met invoering en prijsstelling voor 2011 en 2012 van dit abonnement.

5. Altijd OV voordeel

Wij betreuren het streven om het stadstreeksupplement per ultimo 2011 te beëindigen ten eerste, omdat geen in alle opzichten adequaat alternatief in de markt wordt gezet. Als de beëindiging toch wordt doorgezet, dan vinden wij dat de stadstreeksupplementen die doorlopen tot na 1 januari 2012 op zijn minst tot het einde van de overeengekomen termijn geldig moeten blijven.

De combinatiepropositie 'Altijd korting' samen met het NS- product 'Altijd voordeel' voor de combinatieprijs van € 35 kan voor sommige forenzen, afhankelijk van hun reispatroon, een aantrekkelijk product zijn ter vervanging van het trajectabonnement van de NS en het

stadstreksupplement daarbij. Op kortere reisafstanden zijn kortingsproposities echter relatief en soms zelfs absoluut onvoordelig en dit wordt verergerd doordat het basistarief twee à driemaal van toepassing is. Op de kortere afstanden kunnen, bij de in onze regio veel gebruikte 1* variant, de reiskosten in de spits met wel 40% toenemen, absoluut gezien oplopend tot € 60 per maand. Hier biedt de combinatiepropositie dus geen adequaat alternatief.

De trajectabonnementen voor het vervoer per trein blijven vooralsnog bestaan. In uw adviesaanvraag geeft u aan dat momenteel, op verzoek van de consumentenorganisaties, nog wordt gestudeerd op de mogelijkheid de propositie 'Altijd korting' tegen een gereduceerd tarief aan te bieden aan houders van een NS-trajectabonnement voor de kortere trajecten. Wij dringen er bij u op aan te bewerkstelligen dat deze studie binnenkort (nog vóór de beëindiging van de stadstreksupplementen) met een positief resultaat wordt afgerond en geïmplementeerd.

Advies 6: Wij betreuren het dat de opvolging van het stadstreksupplement nog niet voor alle reizigers op een bevredigende wijze is geregeld. Wij dringen er bij u op aan dat 'Altijd korting' in combinatie met een trajectabonnement voor de trein per 1 januari 2012 tegen een gereduceerd tarief wordt aangeboden. Wij adviseren u voorts in het kader van het nieuwe tarievenhuis vanaf 2013, ten minste binnen Oost, een fundamenteel goede regeling te treffen voor reizen waarbij gebruik wordt gemaakt van zowel de trein als de bus, tram of metro. Ons uitgangspunt daarbij is dat reizen niet duurder mogen uitvallen, of zij nu met de bus en de (regionale) trein, dan wel alleen met de bus of de trein worden gemaakt.

6. Sterabonnementen

Wij kunnen instemmen met het vooralsnog tot in 2012 handhaven van sterabonnementen in al dan niet verchipte vorm. Onze kritische opmerkingen over de verhoging van de prijzen met 4,9% zijn ook hier van toepassing. Wij achten het van belang dat haast wordt gezet achter de invoering van een opvolger van het sterabonnement met ingang van 2013, mede omdat de huidige situatie van verchipte (Connexxion) en niet verchipte (Arriva en Syntus) sterabonnementen veel ongemak oplevert voor de reizigers.

Advies 7: Instemming met voorlopige handhaving sterabonnementen, met bezwaar tegen de prijsverhoging van 4,9%.

7. OV-jaarkaart (stad-/streekdeel)

Naast het algemene bezwaar tegen de forse tariefverhoging van 4,9% komt het bezwaar tegen de buitenproportionele prijsverhoging voor de bijkarten. Toegegeven moet worden dat de bijkarten totnogtoe voor een uiterst lage prijs worden verkocht, maar dit heeft hele gezinnen ertoe aangezet om structureel met het OV te reizen en wellicht af te zien van de aanschaf van een auto. Met het oog hierop verdient het aanbeveling de prijsverhoging in stappen door te voeren.

Advies 8: Wij adviseren nog eens te bezien, of een stapsgewijze prijsverhoging toch niet de voorkeur verdient.

8. Studentenreisrecht

U verzoekt ons in te stemmen met uw voornemen de compensatie die u van de Staat ontvangt voor reizigers met een studentenreisrecht formeel vast te stellen als een regionaal tarief.

Advies 9: Wij kunnen instemmen met uw verzoek.

9. Kilometerprijs

Inzake de kilometerprijs hebt u de vrijheid deze per concessie dan wel lijnsoort vast te stellen, zonder gebonden te zijn aan het LTI. Wij vinden dat u deze vrijheid moet benutten, al

dan niet in afstemming met de andere partners binnen Oost. Wij vinden dat zeker binnen Overijssel een goede afweging dient plaats te vinden, of de via het LTI berekende prijsverhoging van 4,9% inderdaad moet worden toegepast. Onze kritiek op de systematiek van het LTI hebben wij hierboven al vermeld. Gelet op de ambitie van onze provincie om het gebruik van het OV te laten groeien, achten wij een prijsverhoging van een gemiddelde rit (basistarief en kilometerprijs) die de inflatie van circa 2% volgt, het meest voor de hand liggen. Wij komen dan uit op een verhoging met hooguit 1% van het kilometertarief bij een basistarief van 83 cent. Dit leidt tot een kilometerprijs van 12,7 cent.

Wij merken tenslotte nog op dat de NS met een gemiddelde verhoging van de tarieven voor 2012 met 2,21% kiest voor een tariefstijging die dicht bij de inflatie blijft. Uw voorstel van 4,9% loopt in vergelijking daarmee flink uit de pas, terwijl de kostenstijgingen, waarmee bus, tram en metro te maken hebben, zich ook voordoen bij de NS.

Deze benadering geldt ook voor de kilometerprijs in het HOV, zij het dat hier nog met een andere factor rekening moet worden gehouden. Wij achten het terecht om voor de hogere kwaliteit, die HOV-lijnen bieden, een hogere prijs te vragen, maar vinden dat deze duidelijk lager dient te zijn dan de kilometerprijs die geldt voor het reizen per trein. Gelet op de daar geldende tarieven (ruim 16 cent), vinden wij dat de kilometerprijs voor het HOV-busvervoer, zoals de Hanzeliner, niet boven de 15 cent mag uitkomen.

Advies 10: Wij dringen aan op het heroverwegen van de kilometerprijzen binnen Overijssel, dan wel binnen Oost. Onze voorkeur gaat uit naar een prijsverhoging voor een gemiddelde rit die de inflatie volgt. Bij het door u voorgestelde basistarief van 83 cent zou het kilometertarief 12,7 cent moeten zijn.

De kilometerprijs voor het HOV mag in onze ogen niet hoger zijn dan 15 cent.

10. Adviezen aan Syntus Overijssel en Connexxion Openbaar Vervoer

Van de adviezen aan Syntus Overijssel en Connexxion Openbaar Vervoer doen wij u separaat afschriften toekomen. Daaruit blijkt dat wij bezwaren hebben tegen de meeste voorstellen van Syntus en met name van Connexxion.

Wij vestigen uw aandacht op een herhaald verzoek aan Syntus, om een regeling te treffen voor het groepsvervoer van kinderen in het tijdperk van de OVC, op de wijze als Connexxion dit heeft gedaan door een afzonderlijk groepskaartje in te voeren en de voorwaarden van de Buzzer aan te passen. Wij hebben dit eerder aan Syntus geadviseerd op 10 augustus 2011. Van dit advies ontving u toen een afschrift. Wij betreuren het dat totnogtoe geen regeling tot stand is gekomen.

Tenslotte wijzen wij u nog op een discrepantie tussen de voorstellen van Syntus en Connexxion in zake het aantal zones waarvoor de verschillende bustickets van 2, 4, 6 en 8 Euro geldig zijn. Wij achten een uniforme regeling (en prijsstelling) voor deze tickets binnen Overijssel noodzakelijk. In het kader van vanzelfsprekende tarieven dient die uniformiteit zich in onze regio uit te strekken tot alle concessies en vervoerders, en ten minste te omvatten: het aantal zones per tariefstap, het overstaprecht tussen de verschillende concessies binnen Overijssel plus de tijdsduur waarbinnen het overstaprecht geldt, en de toepassing van de indexering. Nog beter zou het zijn, als binnen Oost op de genoemde punten uniforme regels zouden gelden. Daarbij hebben afspraken met Gelderland en Flevoland prioriteit.

Advies 11: Draag in het kader van vanzelfsprekende tarieven zorg voor uniformiteit van reisvoorwaarden voor de op de bus verkrijgbare kaartjes van 2, 4, 6 en 8 Euro.

Met vriendelijke groet,

J. A. Maijers, voorzitter

G. Douma, secretaris

Cc: De heer B. Edelenbos, provincie Overijssel
De heer S. D. Renzema, provincie Overijssel
Connexion Openbaar Vervoer, t.a.v. de heer R. Oude Elberink
Syntus Overijssel, t.a.v. mevrouw E.A.M. Kemper
Rocov Flevoland
Rocov Gelderland - Stadsregio
Rocov Twente