



## Regionaal Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer Overijssel-West

secretariaat: Klaas Wierda  
Anna de Roodestraat 3  
8017 HD Zwolle  
klaas.wierda@xs4all.nl

Provincie Overijssel  
t.a.v. de heer M. Berloth  
Postbus 10078  
8000 GB Zwolle

Betreft: Advies tarieven ritkaarten bus per 1 juli 2018  
Uw datum: 24 april 2018

Zwolle, 30 mei 2018

Geachte heer Berloth

De door u ingediende adviesaanvraag heeft betrekking op de prijs en het systeem van de ritkaarten per 1 juli 2018 in de Regio Oost. De openbaar vervoerbedrijven van Twente en de andere provincies van de regio Oost (Flevoland, Gelderland) hebben vergelijkbare adviesaanvragen ingediend. De vier ROCOVs hebben besloten elk eigen adviezen uit te brengen, maar nemen daarin wel een gemeenschappelijke paragraaf (Gemeenschappelijk Standpunt ROCOV's, GSR) op.

In paragraaf 1 treft u het GSR aan van de ROCOVs Gelderland, Overijssel-West en Twente betreffende de tariefaanpassingen van de ritkaarten. Het ROCOV Flevoland heeft op 8 mei jl. over dit onderwerp al een advies uitgebracht. In dat advies staan een aantal punten die ook zijn opgenomen in het GSR. In paragraaf 2 maken wij nog een aantal opmerkingen die los staan van het GSR en specifiek betrekking hebben op de advies aanvraag van de provincie Overijssel aan ons ROCOV.

### **Paragraaf 1 GSR**

De ritkaarten (wagenverkoop) vormden het eerste concrete product van het Tarievenhuis Oost. De invoering ervan per 1 februari 2017 ging gepaard met het gelijkschakelen van de prijzen en reisvoorwaarden ervan in heel Oost. Een ontwikkeling die op bijval kon rekenen van de betrokken ROCOVs. Inmiddels zijn de ritkaarten ruim een jaar in gebruik.

Het tarief voor de ritkaarten werd bij de introductie vastgesteld op 2 euro of een veelvoud daarvan met een maximum van 10 euro (gestaffeld). Daarbij ging men ervan uit dat de ritkaarten gemiddeld 2 maal (concessies Achterhoek-Rivierenland, Veluwe, Twente en Midden Overijssel), resp. 1,5 maal (concessies Arnhem Nijmegen en IJsselmond) duurder zijn dan reizen met het km-tarief (de zgn. servicefactor).

De begin november 2017 voorgestelde tariefaanpassing, die zou moeten ingaan per 1 januari 2018, werd in tweede instantie door de vervoerders teruggetrokken. Op de genoemde datum zijn echter wel de kilometertarieven voor het reizen met de OV-chipkaart verhoogd. Hierdoor is de servicefactor volgens de vervoerders uit de pas gaan lopen en vinden de vervoerders het tijd om het tarief van de ritkaarten aan te passen aan het verhoogde km-tarief. Zo wordt voorkomen dat de ritkaarten in sommige gevallen goedkoper in gebruik zouden zijn dan reizen tegen het km-tarief. Het voorstel gaat uit van een verhoging met 9 procent wat leidt tot een prijs van € 2,18 of een veelvoud daarvan; wat door afronding uitkomt op € 2,20 of een veelvoud. Dit betekent een verhoging van 10 procent.

Ten grondslag aan dit nieuwe tarief ligt een herberekening uitgevoerd door de werkgroep THO. Regelmatig nemen vertegenwoordigers van de ROCOVs deel aan deze werkgroep. Zij hebben echter nooit kenbaar gemaakt de gevolgen van de uitkomsten van deze berekening te ondersteunen.

De ROCOVs plaatsen eerst een aantal kritische kanttekeningen bij de voorgestelde tariefaanpassing van de ritkaarten. Vervolgens trekken wij in de paragraaf advies de conclusies die daaruit volgen. In de bijlage gaan wij dieper in op een aantal punten.

1. De ROCOVs zijn niet ingenomen met het systeem van de huidige ritkaarten en ook niet met het voorstel voor de nieuwe ritkaarten. Zowel de bestaande ritkaarten als de nieuwe hebben vanuit het reizigersperspectief door hun grofmazige opzet een aantal nadelen. Die lichten wij in paragraaf B van de bijlage verder toe.
2. De introductie van het cashloos betalen maakt een meer subtiel systeem van ritkaarten mogelijk dat op belangrijke punten de bezwaren wegneemt van het huidige en het voorgestelde ritkaartensysteem. In het overleg met vertegenwoordigers van de ROCOVs is deze optie wel ter sprake gebracht, maar daarbij is het gebleven, hetgeen wij zeer betreuren. Zie hiervoor verder bij paragraaf C van de bijlage.
3. De gefaseerde afschaffing van de leeftijdskortingen (jeugd) heeft geleid tot een extra verhoging van de km-tarieven per 1 januari 2018. Per 1 juli 2018 wordt een deel van deze extra verhoging weer teruggedraaid. Naar onze mening dienen de effecten hiervan in de berekeningen te worden verwerkt. Het is onduidelijk of dat ook is gebeurd.
4. Steeds meer reizigers maken gebruik van kortingsproposities, waardoor zij tegen een lager tarief reizen dan met voltarief. Een vergelijking van het tarief van de ritkaarten alleen met het *km-voltarief* gaat in de ogen van de ROCOVs dan ook mank. Door verdiscontering van dit feit in de vergelijking komt een servicefactor uit de bus die ongetwijfeld hoger ligt dan de momenteel gehanteerde 2 resp. 1,5. De gebruikte servicefactor in combinatie met het km-voltarief is voor de ROCOVs geen vanzelfsprekend uitgangspunt. Meer hierover staat in paragraaf D van de bijlage.
5. De ROCOVs hechten minder aan het afronden van het tarief op 10 cent. Bij contante betaling in Nederland is afronding op 5 cent gebruikelijk; bij betaling d.m.v. bankpas, creditkaart e.d. worden de exacte bedragen verrekend. Dit principe kan ook voor de ritkaarten gelden. De ritkaarten zijn binnenkort uitsluitend cashloos verkrijgbaar in de bussen. Maar er is ook contante betaling mogelijk in de voorverkoop via de waldistributie. Daarom achten wij het logisch een exact rekestarief te hanteren in de bussen en een op 5 cent afgerond verkooptarief bij verkoop op de wal.
6. De vervoerders vinden het wenselijk voor de waldistributie dezelfde eenheidsprijs te berekenen als in de bus. Uit oogpunt van efficiency en het weghalen van contante betalingen in de bus, zouden de bedrijven ook kunnen overwegen het aanschaffen van ritkaarten "aan de wal" goedkoper te maken.
7. Gemiddeld levert een ritkaart de vervoerder meer op dan het km-tarief (pas bij factor 1 is sprake van gelijkwaardigheid). Het verhogen van het tarief voor de ritkaarten kan ertoe leiden dat deze minder worden afgenomen, met daling van de inkomsten voor de vervoerders als gevolg. Worden de reizigers, om de inkomstenderving te compenseren,

straks opgescheept met een extra verhoging van het km-tarief en de abonnementen? De ROCOVs zijn daar fel op tegen. Dat hebben we reeds kenbaar gemaakt in ons advies over het THO van 23 januari 2016. Zie hoofdstuk B, paragraaf 5 ad c, waar het volgende staat: *“Bij scenario 1 speelt de overgang van losse kaartjes naar de OV-chipkaart een belangrijke rol. De OV-sector heeft altijd gesteld dat de OV-chipkaart het middel is om met het OV te reizen. Als de reizigers dat dan in toenemende mate doen, gaat het niet aan de financiële gevolgen daarvan af te wentelen op de reizigers die van de OV-chipkaart gebruik maken.”*

8. Het tariefstelsel dient uit het oogpunt van duidelijkheid stabiel te zijn en dus een zekere mate van continuïteit te hebben. Daarom zijn wij er voorstander van de tarieven slechts één keer per jaar ingaande 1 januari aan te passen. Wij vinden dat tussentijdse tariefverhogingen alleen doorgevoerd moeten worden als deze strikt noodzakelijk zijn (b.v. ten gevolge van wettelijke maatregelen). Daarvan is bij de ritkaarten geen sprake.
9. In de nabije toekomst wordt het mogelijk de bankpas te gaan gebruiken als OV-chipkaart. Een aantrekkelijk geprijsde ritkaart kan wellicht de introductie van deze betaalmethode bespoedigen.

#### **Advies:**

In het advies over de tarieven 2018 gaven de ROCOVs aan indexatie op basis van de LTI 2018 acceptabel te vinden. In de door de vervoerders aangedragen argumenten en de hierop geplaatste kritische kanttekeningen, zien de ROCOVs geen redenen om van het eerdere standpunt af te wijken. Zij wijzen de “rekenverhoging” van 9 procent en de effectieve verhoging van 10 procent dan ook van de hand.

Naar onze mening geven de gemaakte opmerkingen en de verdere onderbouwing daarvan in de bijlage aanleiding de opzet van de ritkaarten te heroverwegen. Deze heroverweging kan plaatsvinden in de tweede helft van 2018 en zou ingaande 1 januari 2019 tot een nieuw stelsel van ritkaarten moeten leiden. In de nieuwe opzet kunnen dan (hopelijk) onze opmerkingen een rol spelen naast de bevindingen van de evaluatie.

#### **Paragraaf 2 Specifieke opmerkingen**

De ROCOVs van Oost wisselen over oost-brede onderwerpen informatie uit. Daardoor heeft ons ROCOV onder andere kennis genomen van de adviesaanvraag met bijlage die Keolis heeft gestuurd aan het ROCOV Twente over de ritkaarten. Dit geeft ons aanleiding een paar opmerkingen te maken in aan vulling op het GSR

1. *De afbouw van de scholierenkorting bij het Altijd Vrij abonnement.* In de door de provincie Overijssel bij de adviesaanvraag gevoegde tabel vindt de afbouw van € 89 per maand in 2017 naar € 135 per maand in 2021 voor de concessies Midden Overijssel en IJsselmond plaats via de stappen € 99 (2018), € 109 (2019) en € 119 (2020). De adviesaanvraag van Keolis wijkt hiervan af en dat is ook terug te vinden in de hierboven genoemde tabel. Keolis kiest voor de stappen € 110,50 (2018), € 112 (2019) en € 123,50 (2020). Het voorstel van Keolis bestaat uit gelijke stappen per jaar, maar is voor de reizigers duurder dan het voorstel van de provincie Overijssel. Je zou toch mogen verwachten dat binnen het THO en zeker binnen dezelfde provincie de afbouw op een gelijke wijze plaatsvindt. Dit duidt naar ons oordeel op een gebrek aan coördinatie. Het ROCOV Overijssel-West is van mening dat de afbouw voor alle drie genoemde concessies met dezelfde stappen zou moeten plaatsvinden à la Midden Overijssel en IJsselmond.
2. *De berekeningswijze van de ritkaarten.* Bij de adviesaanvraag is een ritkaartentabel gevoegd die concrete informatie verschaft over de prijs van de ritkaarten per afstand voor alle concessies van de Regio Oost. Wat hierbij opvalt is dat in deze tabel de standaardprijs nog op (een veelvoud van) € 2 staat. Bij de adviesaanvraag van Keolis aan het ROCOV Twente is eenzelfde soort tabel gevoegd met als standaardprijs (een veelvoud van) € 2,20.

Vermoedelijk gaat het hier om een vergissing in de bij de adviesaanvraag van de provincie Overijssel gevoegde ritkaartentabel. De ritkaarttabellen roepen ook nog een aantal inhoudelijke vragen op. Het is niet de bedoeling deze nu allemaal aan te snijden. Dat doen we liever in een gesprek met Marco Berloth (zie verder onder punt 4)

3. *Ritkaarten ingaande 1 juli 2018.* Op basis van de ritkaartentabel kan het ROCOV Overijssel-West voor de periode 1 juli 2018 - 31 december 2018 akkoord gaan met de in de tabel genoemde afstand-prijzen voor de ritkaarten van de concessies Midden Overijssel en IJsselmond, onder de voorwaarde van een tarief van € 2 of een veelvoud daarvan in plaats van de voorgestelde € 2,20 of een veelvoud daarvan (zie de paragraaf GSR van dit advies).
4. *Verdere procedure aangaande paragraaf 2.* Wij verzoeken de provincie Overijssel in de reactie op ons advies in te gaan op de bovenstaande punten. Bij punt 2 hebben wij de wens aangegeven op dit punt dieper in te gaan in een gesprek met de provincie Overijssel. Marco Berloth lijkt ons daarvoor van de zijde van de provincie Overijssel de aangewezen persoon. Om een afspraak te maken kan hij contact opnemen met Gerrit Heutink. Het is wenselijk deze afspraak op korte termijn te maken, zodat met resultaten daarvan zo nodig nog rekening kan worden gehouden bij de definitieve vaststelling van het systeem en de prijsvorming van de ritkaarten ingaande 1 juli 2018. Van onze kant zullen wij dan in aanvulling op punt 2 een complete vragenlijst indienen.

Graag zien wij uw reactie op ons advies (GSR en specifieke opmerkingen) binnen vier weken na verzending van deze brief tegemoet.

Dhr J. A. Maijers

Dhr G. Heutink

Voorzitter Rocov Overijssel-West

Portefeuillehouder Tarieven

Afschrift: provincie Overijssel: dhr. J. Hoogeland  
dhr. F.M.M. Sterken

Bijlage: onderstaand bijgevoegd bij het advies.

Daarnaast hebben wij nog twee stukken los toegevoegd. Deze betreffen de adviesaanvraag van Keolis aan het ROCOV Twente en de bij die adviesaanvraag meegezonden ritkaartentabel over de berekeningswijze van de ritkaarten.

## Bijlage

### A Uitgangspunten ritkaarten

In dit hoofdstuk geven wij vier uitgangspunten waaraan we de ritkaarten toetsen. Die vindt plaats in de hoofdstukken B, C en D.

1. Het is aanvaardbaar dat een reis met een ritkaart duurder is dan met een OV-chipkaart (easy trip). Hoofdargumenten daarvoor zijn het stimuleren van het gebruik van de OV-chipkaart en het zoveel mogelijk beperken van oponthoud bij het instappen omdat het kopen van een ritkaart bij de chauffeur tijd in beslag neemt, waardoor de rit langer duurt en de punctualiteit kan verminderen.
2. De meerprijs van de ritkaart ten opzichte van de OV-chipkaart moet wel redelijk zijn.
3. De prijs van de ritkaarten moet zo veel mogelijk in lijn zijn met de afgelegde afstand. Grote overgangen bij tariefaanpassingen en grote prijsverschillen bij dezelfde afstand moeten zo veel mogelijk worden voorkomen.
4. Het systeem van de prijsbepaling van de ritkaarten moet transparant en begrijpelijk voor de reizigers zijn. Dat komt ook de uitvoerbaarheid ten goede.

### B Grofmazige opzet ritkaarten

1. Zowel het huidige systeem van de ritkaarten als het voorgestelde systeem zijn met stappen van 2 euro zeer grofmazig en dat is in strijd met punt A3. Zie de punten 2 en 3 hieronder.
2. Een eerste voorbeeld is een afstand van 10 km á 16 cent en een opstaptarief van 90 cent. Deze rit kost bij een service factor van 2 dan 5 euro, hetgeen wordt afgerond op 6 euro in het systeem van de ritkaarten. Bij een afstand van 1 km minder kost de ritkaart dan 4 euro en dat is een ongewenst grote overgang, waarbij 1 km extra 2 euro kost.
3. Een ander voorbeeld is de grote reikwijdte van het tarief. Bij 16 km kost de ritkaart qua rekkentarieef 6,92 euro en het afgeronde feitelijke tarief 6 euro. Eenzelfde tarief over een afstand van 6 km is erg lang, ook in vergelijking met de vroeger gehanteerde zonetarieven, waar sprake was van een tarief reikwijdte per zone van 4 á 4,5 km.
4. Een wezenlijk nadeel van het huidige tariefsysteem voor de ritkaarten is dat een kleine tariefsverhoging kan leiden tot de overgang naar een volgende stap. Dat zie je bijvoorbeeld bij een overgang van een tarief van 15,9 cent per km naar 16 cent. Bij 15,9 cent bedraagt het rekkentarieef dan 4,98 euro en het afgeronde feitelijke tarief 4 euro. Eén tiende cent erbij en het feitelijke tarief klappt om naar 6 euro.
5. Het voorgestelde tariefsysteem voor ritkaarten op basis van een indexatie kent het “omklap” nadeel van punt 4 niet. In die zin is het beter dan het huidige systeem.
6. Een zwak punt van het voorgestelde systeem is echter de wijze waarop de indexering tot stand komt doordat de effecten van het THO op het km-tarief van concessie tot concessie verschilt. De indexatie is gebaseerd op een (gewogen) gemiddelde van de verschillende tariefverhogingen. Dat is gunstig voor reizigers in een concessies met een grote verhoging van het km-tarief en ongunstig voor reizigers in concessies waar sprake is van een lagere verhoging van het km-tarief. Dit wordt door de ROCOV's niet als redelijk ervaren en is daarmee in strijd met punt A2. Het is bovendien niet transparant en staat dus op gespannen voet met punt A4.
7. De conclusie is dat zowel het huidige systeem als het voorgestelde systeem flink te kort schieten bij een toetsing aan de bij hoofdstuk A genoemde punten.

### C Een subtieler systeem van ritkaarten

De vraag is nu of een subtieler systeem mogelijk is. De ROCOV's denken van wel en geven hieronder de contouren en mogelijkheden daarvan aan. Daarbij gaat het meer om een voorzet van een oplossing voor een aantal relevante punten dan om een volledig uitgewerkt alternatief. Uiteraard zijn ook andere opties bespreekbaar, dan wel een andere uitwerking van de hieronder genoemde drie

punten. Bovendien zijn de bevindingen van de evaluatie van het THO nog niet bekend. De uitkomsten daarvan zouden ook een rol moeten spelen bij de opzet van een subtieler systeem.

1. Stappen van één euro zouden al flink tegemoet komen aan de bij hoofdstuk B genoemde bezwaren, maar de indexering blijft ook dan een lastig punt.
2. Als gevolg van het cashloos betalen in combinatie met de lijn-gebonden ritkaarten (geen overstaprecht) bestaat bij de wagenverkoop de mogelijkheid van een uitvoerbare oplossing (een beperkte matrix van halte(cluster) tot halte(cluster) met een ritkaartprijs die precies het juiste bedrag kost. Bij een rit van 10 km tegen 16 cent per km, 90 cent opstaptarief en een servicefactor van 2, betaal je dan 5 euro in plaats van 6 euro. Bij een tarief van 15,9 cent is dat dan 4,98 euro in plaats van 4. Er is geen grove afronding nodig en de indexering kan per concessie plaatsvinden met de feitelijke index die bij de betrokken concessie van toepassing is, in plaats van met een (gewogen) gemiddelde index voor alle concessies van Oost.
3. Bij de voorverkoop aan de wal is een afronding nodig op 5 cent. Om de voorverkoop aantrekkelijker te maken dan de wagenverkoop (zie punt 6 van de kanttekeningen) zou het afgeronde bedrag nog met bijvoorbeeld 50 cent verlaagd kunnen worden.

#### **D (kilometer)tarief en servicefactor**

1. De ROCOV's vinden de prijs van de ritkaarten om een aantal redenen buiten proportioneel duur. Zie de onderstaande punten.
2. Bij de bepaling van de prijs van de ritkaart nemen de vervoerders en provincies het voltarief als basis. Daar valt wel wat op af te dingen.
3. De gebruikers van de ritkaarten zijn reizigers die zeer incidenteel in een lijnbus stappen, toeristen en reizigers die om welke redenen dan ook niet bereid of in staat zijn de OV-chipkaart te gebruiken. Het staat vast dat deze reizigers – in tegenstelling tot de gebruikers van een OV-chipkaart – nooit van het THO gebruik zullen maken. Maar zij moeten er wel voor betalen. Dat is niet redelijk. Daarom vinden wij dat het km-voltarief niet als basis voor de ritkaarten moet dienen. Het km-voltarief dient gecorrigeerd te worden voor het effect van het THO. De LTI dient uiteraard wel in de ritprijs verdisconteerd te worden.
4. Jeugdigen en ouderen krijgen bij de OV-chipkaart een korting van 34% op het km-voltarief en het opstaptarief. Bij de bepaling van de ritprijs wordt daarmee geen rekening gehouden. Ook dat is niet redelijk. Voor deze twee groepen zou daarom als basis voor de ritprijsbepaling moeten dienen het gecorrigeerde km-voltarief (zie punt 3) met 34% korting daarop en op het opstaptarief.
5. Het is moeilijk een objectieve servicefactor te bepalen waarmee het basistarief wordt vermenigvuldigd. Van de zijde van de vervoerders of provincies is ook nooit een sluitende onderbouwing ontvangen. Een servicefactor van 1,5 vinden wij pittig, maar wel acceptabel. Een servicefactor van 2 vinden wij aan de hoge kant, maar 1,7 zou nog wel acceptabel kunnen zijn bij het doorvoeren van de bij de punten 3 en 4 gedane suggesties.
6. De voorgaande maatregelen leveren nog steeds een flink duurdere ritkaart op in vergelijking met de OV-chipkaart. Bij een kilometertarief van 14,5 cent (tarief 2018 Midden Overijssel, ex THO, incl. LTI), een opstap tarief van 90 cent en een servicefactor van 1,7 bedraagt de prijs van de ritkaart bij 10 km 4,00 euro. De prijs van dezelfde rit met een OV-chipkaart (tarief 16,4 cent per 1 januari 2018) bedraagt 2,54 euro. De ritkaart is dan 1,57 keer de prijs van de OV-chipkaart.