



provincie **HOLLAND**
ZUID

Tarievenkader OV 2014

Provincie Zuid-Holland

september 2014

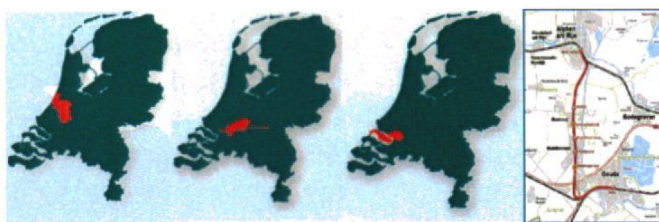
Inhoudsopgave

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	4
1.2	Speelveld en ontwikkeling	5
2	Uitgangspunten tarievenbeleid	7
2.1	Het belang van de reiziger staat centraal	7
2.2	De provincie stelt de kaders, de vervoerder ontwikkelt	9
2.3	Grondslag tarieven en producten	11
3	Kader tarieven en producten	12
4	Concessie afspraken	16

1 Inleiding

Het Tarievenkader OV bevat het beleid van de provincie Zuid-Holland op het gebied van OV-tarieven en OV-producten voor de OV-concessies waar zij verantwoordelijk voor is. De provincie is concessieverlener van de concessies Zuid-Holland Noord (ZHN: Duin- en Bollenstreek, Leiden, Rijnstreek en Midden-Holland), DAV (Drechtsteden, Alblasserwaard, Vijfheerenlanden, inclusief de Merwedelingelijn en het stadsvervoer Dordrecht) en HWGO (Hoeksche Waard / Goeree-Overflakkee). Daarnaast is zij ook concessieverlener van de treindienst Alphen aan den Rijn - Gouda. In bijlage 1 staan de concessies van de provincie Zuid-Holland afgebeeld.



Figuur 1: van links naar rechts de concessies: ZHN, DAV, HWGO, treindienst Alphen aan den Rijn – Gouda

Met het tarievenkader stelt Provinciale Staten de kaders vast die Gedeputeerde Staten hanteren in haar afspraken met de vervoerders. Het tarievenkader is het uitgangspunt voor alle nieuwe concessies en al het openbaar vervoer dat in opdracht van de provincie Zuid-Holland wordt uitgevoerd. Indien de uitgangspunten uit het tarievenkader afwijken van de afspraken die zijn gemaakt in het kader van lopende concessies, treedt de provincie met de vervoerder hierover in overleg.

Het is de taak van de concessieverlener de uitgangspunten uit dit Tarievenkader te vertalen naar de concessievoorschriften van nieuwe concessies. Het is vervolgens de verantwoordelijkheid van de vervoerder om binnen deze kaders een uitwerking te geven aan het tarievenkader in een productassortiment en een voorstel voor de OV-tarieven.

1.1 Aanleiding

Het provinciaal tarievenkader uit 2008 stond in het teken van de komst van de OV-chipkaart. De ontwikkelingen in de afgelopen periode en de verwachtingen voor de komende jaren maken dat het tarievenkader aan actualisatie toe is.

Afschaffing sterabonnementen

In Zuid-Holland heeft de OV-chipkaart vanaf 2009 stapsgewijs zijn intrede gedaan. In de eerste periode bestond de OV-chipkaart naast het zone-systeem (strippenkaart en sterabonnementen). In deze fase kon de reiziger van beide systemen gebruik maken. In mei 2011 zijn de strippenkaarten afgeschaft, nadat er een landelijke toets was gedaan op de gemiddelde kostenneutraliteit voor de reizigers die overstapten van een strippenkaart naar een OV-chipkaart. Nationaal is toen besloten om het Nationaal Vervoer Bewijs (NVB) af te schaffen. De sterabonnementen, onderdeel van het NVB, zijn in de provincie Zuid-Holland in december 2012 afgeschaft. Hiermee is de zone als basis voor de OV-tarieven in zijn geheel komen te vervallen. Het afschaffen van de sterabonnementen bracht nogal wat onrust teweeg, doordat er flinke prijseffecten optraden bij frequente reizigers als scholieren en forenzen. Naar aanleiding hiervan is een aantal maatregelen genomen; er is een scholierenkortingsproduct van 55% geïntroduceerd en er is door de vervoerder een compensatieregeling in het leven geroepen om de prijseffecten te beperken.

Regionale producten

Naast enkele verplichte landelijke producten zijn er per concessiegebied ook regionale producten verkrijgbaar. Met deze regionale producten kan de vervoerder inspelen op de behoefte van de regionale reiziger. In Nederland zijn er de afgelopen jaren veel regionale reisproducten gekomen. In het totaal zijn er honderden verschillende producten in Nederland. De producten zijn vaak alleen geldig binnen een concessiegebied en niet geldig voor concessiegrens-overschrijdende verplaatsingen. In de meeste aan Zuid-Holland aangrenzende concessies (zie bijlage 1) zijn de concessieverleners teruggekomen op het besluit om de sterabonnementen af te schaffen. In de concessies waarvoor de provincie verantwoordelijk is zijn andere producten geldig dan in de concessies van andere overheden. Bij een overstap naar concessiegebieden van andere overheden leidt dit tot problemen.

Deze ontwikkelingen hebben er toe geleid dat de provincie aanleiding ziet om haar tarievenkader tegen het licht te houden. Het tarievenkader heeft tot doel invulling te geven aan de sturende en toetsende rol die de provincie heeft bij de tariefvoorstellen van de vervoerder.

1.2 Speelveld en ontwikkeling

Na de afschaffing van het Nationaal Vervoer Bewijs (NVB) is er regionale tariefvrijheid gekomen. Om te voorkomen dat er niks meer landelijk geregeld is, hebben de decentrale overheden (twaalf provincies, zeven WGR⁺-regio's) afspraken gemaakt over een aantal belangrijke tarieven en geldende spelregels. Deze afspraken zijn vastgelegd in het Landelijk Tarievenkader (LTK). De belangrijkste afspraken zijn: een standaard opstaptarief, vaste overstapregels, een landelijk kortingsproduct (Altijd Korting), verplichte tariefkorting voor ouderen- (vanaf vijfenzestig jaar) en kinderen (vier tot twaalf jaar), gratis reizen voor kinderen tot vier jaar en afspraken over indexatie.

Nationaal Openbaar Vervoerberaad

Daarnaast is in juni 2013 het Nationaal Openbaar Vervoerberaad (NOVB) van start gegaan. Het Bestuurlijk NOVB bestaat uit één vertegenwoordiger van respectievelijk: het Rijk (ministerie van Infrastructuur en Milieu), de decentrale overheden, vertegenwoordigd door Interprovinciaal Overleg (IPO) en Stadsregio's kader Verkeer en Vervoer (SkVV), de streekvervoerders, de stadsvervoerders en de Nederlandse Spoorwegen (NS). Het NOVB richt zich op het komen tot een betere afstemming in het OV-systeem én het belang van de concessiegrensoverschrijdende reiziger die zich snel, betrouwbaar, veilig en met gemak en comfort van deur tot deur wil verplaatsen.

Landelijke visie op OV-tarieven

Door het NOVB is opdracht gegeven om te werken aan een landelijke visie op de OV-tarieven. De provincie participeert in dit proces en ondersteunt de bijbehorende ambities. De aanleiding is, zoals bovenstaand beschreven, dat er sprake is van uiteenlopende regionale producten en abonnementen, waardoor er afstemmingsproblemen zijn ontstaan. Vooral voor reizigers die zich verplaatsen in meerdere concessiegebieden met verschillende vervoerders is er behoefte aan een overzichtelijker portfolio van OV-producten. Dit portfolio van OV-producten dient voor de klant passend, transparant, eenvoudig, gemakkelijk en financieel aantrekkelijk te zijn, terwijl ook rekening wordt gehouden met regionale vrijheden en gebiedsverschillen en met de kosten-effectiviteit van het OV-systeem (spits/dal). Op dit moment is het met name voor de concessiegrensoverschrijdende reiziger niet gemakkelijk om uit te vinden welk(e) product(en) het beste past bij zijn reisgedrag. Met het ontwikkelen van een landelijk producten- en tarievenhuis wordt beoogd te komen tot een landelijk niet vrijblijvend portfolio van OV-producten in het openbaar vervoer. De provincie heeft de ambitie dat het landelijk producten- en tarievenhuis de wildgroei aan producten terug gaat dringen.

Landelijke portfolio van OV-producten

Het proces om te komen tot een landelijk portfolio is complex en de uitkomst is nog onzeker. Het portfolio van OV-producten wordt indien het er komt ingedeeld in drie (al bestaande) productgroepen: saldoreizen, afgekocht reisrecht (abonnementen) en kortingsproducten, zie tabel 1. Binnen deze productgroepen zullen verschillende niveaus te onderscheiden zijn: landelijk, regionaal en lokaal. Het uitgangspunt dat zal worden gehanteerd is dat OV-producten zoveel mogelijk gelijksoortige kenmerken hebben (zoals naamgeving, geldigheid, kortingspercentage, periode). Bovenstaande dimensionering leidt er toe dat de complexiteit van het huidige systeem afneemt. Vanuit het NOVB wordt aangegeven dat er verder een aantal interessante en nader te onderzoeken mogelijkheden zijn voor landelijke producten. Deze zullen de komende tijd nader worden onderzocht.

Tabel 1. Portfolio van OV-producten

Productgroep	Kenmerken
Saldo reizen	Dit betreft betalen per kilometer, de basisvorm van betalen voor het merendeel van de reizigers.
Afgekocht reisrecht	Dit betreft het reizen met een abonnement, waarbij de reiziger een vast bedrag per maand/jaar betaalt ongeacht het aantal gereisde kilometers. Dit biedt budgetzekerheid voor de klant.
Kortingsproduct	Op basis van het aangeschafte product krijgt de reiziger korting per rit.

De afspraken die naar verwachting landelijk gemaakt zullen worden over de hierboven genoemde productgroepen dient de vervoerder te volgen. De provincie streeft er naar door middel van de landelijke afspraken het aantal verschillende type producten terug te brengen en dat dezelfde producten landelijk ook dezelfde naam en voorwaarden krijgen. Uiteindelijk leidt dit er voor de reiziger toe dat er een meer uniform en overzichtelijk aanbod aan tariefproducten ontstaat, in lijn met de eerdergenoemde provinciale ambitie.

Dubbel opstaptarief en lange afstandskorting

Tenslotte zijn er landelijke afspraken gemaakt over het overstappen in de spoorketen. De concessieverleners en -houders hebben het convenant Dubbel Opstaptarief getekend waarin is afgesproken dat er geen sprake is van een dubbel opstaptarief bij de overstap tussen het hoofdspoor en het regionaal spoor. Verder wordt de korting die NS hanteert op het kilometer tarief bij langere ritten (lange afstandskorting, LAK) ook toegepast bij de regionale spoorlijnen, zoals de MerwedeLingelijn.

2 Uitgangspunten tarievenbeleid

Dit hoofdstuk beschrijft de uitgangspunten die gehanteerd worden bij het tarievenbeleid. Het tarievenbeleid is voor de provincie een belangrijk sturingsmechanisme voor het realiseren van OV-beleidsdoelstellingen. In het belang van de reiziger streeft de provincie naar een aantrekkelijk en betaalbaar OV-systeem en informatieverstrekking over tarieven die helder en transparant is. Het is de taak van de concessiehouder om hier invulling aan te geven.

De uitgangspunten sluiten aan bij het provinciale OV-beleid, zoals vastgelegd in de Visie Ruimte en Mobiliteit. In de drie volgende paragrafen is beschreven welke uitgangspunten de provincie hanteert.

2.1 Het belang van de reiziger staat centraal

Producten en tarieven dienen te worden ontwikkeld vanuit het belang van de reizigers. In navolging van de landelijke visie betekent dit een overzichtelijk en uniform productassortiment, waarbij de reiziger kan kiezen voor die producten die passen bij zijn voorkeuren en reisgedrag. De in hoofdstuk één genoemde ontwikkeling van de landelijke portfolio van OV-producten wordt door Zuid-Holland ondersteund en zodra die er is voorgeschreven aan de concessiehouder. Het is aan de concessiehouder om hier nader invulling aan te geven. Wijzigingen in het productaanbod en of tariefstelling worden voorgelegd aan de reizigersorganisaties. Daarna toetst de provincie het voorstel aan het OV-tarievenbeleid.

Een belangrijk aandachtspunt hierbij is de mogelijkheid om soepel te kunnen reizen in de OV-keten, waarbij zonder hindernissen kan worden overgestapt naar een vervoerder in andere concessies. Onze vervoerders moeten zich actief inzetten om de problemen voor concessiegrensoverschrijdende reizigers tot een minimum te beperken, het portfolio van OV-producten zal hier naar verwachting aan bijdragen.

De provincie onderscheidt drie belangrijke groepen van reizigers voor het tarievenbeleid: scholieren, forenzen / zakelijke reizigers en sociaal-recreatieve reizigers. Van de vervoerder wordt verwacht dat hij in zijn productassortiment rekening houdt met deze drie groepen.

De scholieren vormen een belangrijke groep reizigers in het openbaar vervoer. Zeker in de meer landelijke gebieden is er vaak sprake van lange reisafstanden, waardoor deze groep scholieren is aangewezen op betrouwbare busverbindingen om van en naar school te kunnen reizen. Van de vervoerder wordt verwacht dat hij hier op inspeelt door het bieden van een robuust en betaalbaar OV-aanbod en passende producten of abonnementen. Voor forenzen en zakelijke reizigers ligt het accent meer op het komen tot hoogwaardige vervoersvoorzieningen. Dit betekent dat er snelle, frequente en comfortabele busverbindingen moeten zijn op de belangrijkste woon-werk relaties. De provincie speelt hier samen met de vervoerder onder meer op in met de R-NET verbindingen. Van de vervoerder wordt verwacht dat het tariefassortiment voor deze groep aantrekkelijk is en bijdraagt aan een goed mobiliteitsalternatief voor de auto. Ook voor de sociaal-recreatieve reizigers speelt het openbaar vervoer een belangrijke rol. Aantrekkelijke kortingsproducten of abonnementen, die zich bijvoorbeeld richten op gezinnen en kinderen, op

korting in de daluren of op aantrekkelijke dagarrangementen kunnen hierbij een belangrijke rol spelen.

De provincie ziet mobiliteit als basisbehoefte om actief te kunnen participeren aan de samenleving. Iedereen in de samenleving moet de mogelijkheid hebben om vrienden en familie te kunnen bezoeken, maar ook bijvoorbeeld ziekenhuizen en winkelgebieden moeten bereikbaar zijn met het OV. Vanuit dit sociale oogpunt is het belangrijk dat het openbaar vervoer voor mensen beschikbaar en betaalbaar is. Dit betekent dat er ook voor de incidentele reizigers, die niet altijd beschikken over een OV-chipkaart, de mogelijkheid moet zijn om een papieren kaart te kopen.

De provincie is vanuit het reizigersbelang terughoudend in het aanpassen van de kilometertarieven in de verschillende concessies. Deze hebben immers een groot effect op de ritprijs. De concessiehouder doet voorstellen voor het productassortiment, rekening houdend met het landelijk tarievenkader (LTK) en het vigerende provinciale tarievenkader. Een belangrijk uitgangspunt hierbij is dat veranderingen in het productassortiment bij de introductie er van gemiddeld kostenneutraal of goedkoper dienen te zijn op concessieniveau en voor individuele reizigers geen grotere prijsstijging dan 10% met zich mee mogen brengen. In de daaropvolgende jaren is een prijsstijging alleen mogelijk als gevolg van onvoorziene omstandigheden dan wel als gevolg van indexatie van de tarieven.

Voor de losse ritkaarten hanteert de provincie het uitgangspunt dat de gemiddelde ritprijs ongeveer gelijk moet worden aan de gemiddelde ritprijs van het vigerende OV-chipkaart voltarief, zodat deze een volwaardig alternatief vormen voor het reizen met de OV-chipkaart. De prijs van de losse ritkaarten is gebaseerd op een andere grondslag dan het OV-chipkaarttarief, waardoor een een-op-een vertaling van het OV-chipkaarttarief niet goed mogelijk is. Ook is het reisgedrag van reizigers die reizen met losse kaarten onbekend. Dit maakt een kostenvergelijking op reizigersniveau complex. In de huidige situatie is het duurder om met een losse ritkaart te reizen dan met de OV-chipkaart. Het verlagen van de prijzen van de losse ritkaarten zal leiden tot een opbrengstderving van de vervoerder(s). De provincie moet het uitgangspunt hanteren dat de verlaging voor de vervoerders opbrengstenneutraal dient te zijn. Dat betekent voor de lopende concessies dat er afspraken met de vervoerder gemaakt zullen worden op welke wijze er stapsgewijs gekomen kan worden tot een voor de vervoerder opbrengstneutrale verlaging van de prijzen van de losse ritkaarten. Voor nieuwe concessies eist de provincie van de vervoerder dat hij hiervoor een voorstel doet.

2.2 De provincie stelt de kaders, de vervoerder ontwikkelt

De provincie stelt de kaders waarbinnen een vervoerder moet opereren. Dit gebeurt door middel van een tarievenkader, maar ook door middel van een nota van uitgangspunten en een programma van eisen behorende bij een concessie. Binnen de door de provincie gestelde kaders ligt de ontwikkelfunctie bij de vervoerder. Dit is zo neergelegd in de al verleende concessies. De ontwikkelfunctie omvat het achterhalen van de marktvraag, het ontwerp van een lijnennet, het ontwerp van een dienstregeling, het doen van een tarievenvoorstel, het realiseren van de marketing, communicatie en informatievoorziening en het sturen op een financieel haalbare exploitatie. In de ontwikkelfunctie worden dus keuzes gemaakt die van belang zijn voor het OV-product. Zowel de kwaliteit voor de reiziger, optimalisatie in de operationele bedrijfsvoering en een financieel haalbare exploitatie spelen hierbij een rol. Met het tarievenkader stelt de provincie meer dan voorheen een duidelijk kader waaraan de vervoerder op het gebied van tarieven moet voldoen. De invulling van het tarievenbeleid en de hoogte van de tarieven vragen om een wisselwerking tussen de provincie en de vervoerder. De ontwikkelfunctie is sterk van invloed op het opbrengstrisico van de concessie. Daarmee is het één van de prikkels voor de vervoerder. Door meer reizigerskilometers te realiseren kan de vervoerder zijn opbrengst vergroten.

De provincie ziet er op toe dat de vervoerder voldoende rekening houdt met het belang van de reiziger. Daarbij legt de concessieverlener niet onnodig regels op, zodat de concessiehouder binnen het landelijk portfolio van OV-producten de ruimte heeft voor het ontwikkelen van een eigen productassortiment. Hiermee kan de vervoerder meer reizigers aantrekken en zal daarmee meer opbrengst genereren. Zo is er de mogelijkheid voor regio specifieke producten. Een voorbeeld is het Keukenhofkaartje, waarbij reizigers een specifiek kaartje kunnen kopen voor een bezoek aan de Keukenhof. Hiermee worden reizigers verleid om gebruik te maken van het openbaar vervoer en wordt de verkeersdruk rondom de Keukenhof verminderd. Verder streeft de provincie, zoals in paragraaf 1.2 beschreven, naar een overzichtelijk assortiment van producten en tarieven. Van de concessiehouder wordt geëist dat hij aansluit bij de landelijke visie, waar naar verwachting nog afspraken gemaakt worden over verschillende type producten en abonnementen en de afstemming tussen de verschillende OV-ketens.

Producten- en tarievenvoorstellen

De vervoerder heeft de verantwoordelijkheid om jaarlijks voorstellen te doen voor de tarieven en producten die hij in het daaropvolgende jaar wil toepassen binnen zijn concessie. Bij de totstandkoming van de tariefvoorstellen zijn de regels uit het tarievenkader en de concessieafspraken het uitgangspunt. De vervoerder heeft daarbinnen ruimte om, conform het uitgangspunt dat de ontwikkelfunctie bij hem ligt, te komen tot reële tariefvoorstellen. De vervoerder legt de tariefvoorstellen conform het bepaalde in de Wp2000 ter advies voor aan de reizigersorganisaties. De vervoerder geeft aan hoe hij omgaat met het advies van de reizigersorganisaties betreffende de voorgestelde tariefswijzigingen en geeft een gedegen onderbouwing wanneer hij van (delen van) het advies afwijkt. De provincie toetst het tariefvoorstel aan de concessievoorschriften, het op dat moment geldende provinciaal tarievenbeleid en het advies van de reizigersorganisaties. De provincie stelt de voorgestelde tariefswijzigingen na toetsing vast, waarbij het advies van de reizigersorganisaties een belangrijke rol speelt.

In afwijking van het beleid, zoals verwoord in dit tarievenkader, zal de provincie in de concessievoorschriften de juridische mogelijkheid opnemen tarieven en producten voor te schrijven. In een dergelijke situatie zullen Gedeputeerde Staten het voorstel voorleggen aan Provinciale Staten. Daarbij moet worden opgemerkt dat het voorschrijven van producten en tarieven wordt beperkt door de kaders van het aanbestedingsrecht. Er zal dan in overleg worden getreden met de concessiehouder om te komen tot nadere afspraken (onder meer over mogelijke financiële consequenties). Eventuele gedeelde inkomsten of meerkosten zijn in dit geval voor rekening van de concessieverlener en / of derden.

Onvoorziene externe omstandigheden

De vervoerder kan bij het optreden van onvoorziene externe omstandigheden tariefvoorstellen doen die afwijken van de uitgangspunten van het tarievenkader en / of de concessievoorschriften. Het gaat daarbij om omstandigheden die niet onder het ondernemersrisico vallen. Indien een dergelijke omstandigheid zich voor doet gaan vervoerder en de provincie met elkaar in overleg om te komen tot passende maatregelen. Indien de provincie en de vervoerder niet tot overeenstemming komen, bepaalt de provincie of en in welke mate de tariefvoorstellen worden overgenomen.

Rolverdeling provincie en vervoerder

Deze uitgangspunten geven aanleiding tot de volgende rolverdeling tussen de provincie en de concessiehouder.

De hoofdtaken van de provincie zien er als volgt uit:

- De provincie toetst de voorstellen van de concessiehouder aan het tarievenkader. De provincie schakelt waar nodig externe expertise in.
- De provincie stelt de tarieven en producten vast, op voorstel van de concessiehouder, rekening houdend met het advies van de reizigersorganisaties.

De hoofdtaken van de concessiehouder zijn:

- De concessiehouder doet vanuit zijn opbrengstverantwoordelijkheid jaarlijks een voorstel voor het productassortiment per concessie, binnen de landelijke en provinciale uitgangspunten en randvoorwaarden.
- De concessiehouder vraagt advies aan de reizigersorganisaties en geeft gemotiveerd aan op welke wijze hij hiermee omgaat.
- De concessiehouder monitort de ontwikkelingen en brengt verslag uit aan de provincie.
- De concessiehouder is verantwoordelijk voor de marketing en communicatie richting de reizigers.

2.3 Grondslag tarieven en producten

De OV-chipkaart staat centraal bij het komen tot producten en tarieven voor het openbaar vervoer. Dit betekent dat het betalen per kilometer voor de meeste reizigers de grondslag voor het betalen is. Een ruime meerderheid van de reizigers reist op deze wijze. Mensen die willen reizen in meerdere concessies met een abonnement of een kortingsproduct lopen vaak tegen beperkingen in de geldigheid van producten bij andere vervoerders aan. Voor deze abonnementen en producten kan een gebiedsgrondslag een goede oplossing zijn, om ervoor zorg te dragen dat er geen belemmeringen zijn bij het overstappen naar een andere vervoerder. Bij de ontwikkeling van het landelijk portfolio van OV-producten wordt ook rekening gehouden met concessiegrensoverschrijdende reizigers.

Ook kan gekozen worden voor een productformule op een zone of andere gebiedsgrondslag, of een andere kostentoedeling dan een vaste prijs per kilometer – bijvoorbeeld tijdsduur van de verplaatsing, zoals genoemd in de Visie Ruimte en Mobiliteit. Een ander voorbeeld is het degressief kilometertarief, waarbij de reiziger bij langere afstanden minder betaalt per kilometer. Het degressief kilometertarief is er al op het spoor. De provincie beseft dat het invoeren van degressief kilometertarief op de bus technisch zeer complex is, maar wil met het oog op de toekomst nadrukkelijk de mogelijkheid openhouden om het degressief kilometertarief ook op de bus in te voeren.

3 Kader tarieven en producten

De in hoofdstuk twee benoemde uitgangspunten vertalen zich in een aantal concrete beleidsregels. De regels zijn het resultaat van de afweging van het belang van de reiziger enerzijds en de ontwikkelruimte voor de vervoerder anderzijds. De regels zijn aanvullend op de bepalingen uit het Landelijk Tarievenkader (LTK). De regels worden gehanteerd bij het komen tot concessievoorschriften met betrekking tot de OV-tarieven en producten en de beoordeling van de jaarlijkse tarievenaanvraag van vervoerders.

1. Veranderingen in het productassortiment of de tarieven op de OV-chipkaart dienen bij de introductie van deze veranderingen gemiddeld minimaal kostenneutraal te zijn op concessieniveau. Bovendien mogen individuele reizigers bij de introductie van nieuwe producten en/of tarieven niet geconfronteerd worden met een grotere prijsstijging dan 10%.

Toelichting:

De vervoerder dient een zo goed mogelijk productassortiment aan te bieden. Dit assortiment kan in de loop van een concessie veranderen om zo goed mogelijk aan te blijven aansluiten bij de vraag van de reizigers. De verwachting is dat de vervoerder meer opbrengsten kan genereren als het productassortiment aansluit bij de (veranderende) vraag. Het bijstellen van het productassortiment aan de vraag wil de provincie bevorderen, zolang dit niet leidt tot gemiddeld extra kosten bij de reizigers. Daarom wordt als regel gehanteerd dat bij de introductie van nieuwe producten deze gemiddeld minimaal kostenneutraal worden geïntroduceerd. Voor individuele reizigers geldt dat een eventuele prijsstijging bij introductie niet meer mag zijn dan 10% en dat opeenvolgende jaren een prijsstijging alleen geaccepteerd wordt als gevolg van een indexatie dan wel onvoorziene omstandigheden.

2. Het kilometer tarief in de concessies in Zuid-Holland reflecteert de verschillende aard van het openbaar vervoer in de concessies en hoeft om deze reden niet uniform te zijn. Binnen een concessie kunnen er bijvoorbeeld verschillende kilometer tarieven zijn voor meer verstedelijkt en meer landelijke gebieden.

Toelichting:

De concessies in de provincie Zuid-Holland zijn uiteenlopend van karakter. Er is dan ook een grote verscheidenheid aan reizigers, hetgeen per concessiegebied om maatwerk vraagt. Verder zijn er binnen de concessies grote verschillen tussen de meer verstedelijkte en de landelijke gebieden. Deze verschillen leiden ook tot verschillen in de exploitatiekosten. Om de vervoerder ruimte te geven om optimaal in te spelen op de reizigersvraag in het betreffende concessiegebied kiest de provincie er voor om geen uniform tarief voor te schrijven.

3. Voor hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) kan op voorstel van de concessiehouder een hoger kilometertarief worden vastgesteld. Dit kunnen snelle en comfortabele busverbindingen betreffen (zoals R-NET), maar ook regionaal spoorvervoer. Het instemmen hiermee is echter geen automatisme en afhankelijk van de regionale situatie. Onder meer de afwezigheid van alternatieve busverbindingen kan een rol spelen bij het al dan niet afwijzen van een verzoek tot een hoger kilometertarief.

Toelichting:

De provincie zet in op een hoogwaardig netwerk van OV-verbindingen, onder meer in de vorm van R-NET. Deze verbindingen bieden een hogere snelheid, frequentie en comfort en er mag om deze redenen, na toestemming door de provincie, een hoger kilometertarief worden gerekend. In de concessie Zuid-Holland Noord is in de praktijk (situatie 2014) het HOV-kilometertarief 30% hoger in vergelijking met het reguliere kilometertarief. Het uitgangspunt is dat ook in andere concessies het verschil tussen regulier en HOV-kilometertarief maximaal 30% mag bedragen. De provincie zal bij de beoordeling van tariefvoorstellen bezien of het hogere kilometertarief voor HOV naar redelijkheid tot stand is gekomen.

4. De concessiehouder heeft de mogelijkheid een voorstel te doen voor een automatische leeftijdkorting op het kilometertarief voor de bus en / of voor het spoorvervoer voor 12 tot en met 18 jarigen.

Toelichting:

In het LTK is een automatische leeftijdkorting opgenomen voor kinderen jonger dan 12 jaar en ouderen voor de bus. Van de vervoerder wordt verwacht dat hij zich richt op de drie hoofdgroepen in het OV, waaronder scholieren (12 tot en met 18 jaar). De vervoerder heeft de vrijheid om een product specifiek op scholieren te richten, of een automatische korting toe te passen voor deze groep.

5. De concessiehouder heeft de mogelijkheid een voorstel te doen voor een automatische dalkorting op het kilometertarief voor de bus en / of voor het spoorvervoer. De concessiehouder is er hierbij vrij in om te kiezen voor een middagspits, tenzij hier landelijk andere afspraken over worden gemaakt.

Toelichting:

De vervoerder kan de keuze maken om het vervoer in de dalperiode te stimuleren, enerzijds om de spits te ontlasten en anderzijds om meer reizigers te trekken. Dit kan hij doen door het voeren van een dalkortingsproduct, maar ook door middel van een automatische korting. Hij is er hierbij vrij in om al dan niet een middagspits te hanteren, net zoals NS dat doet. Hiermee heeft de vervoerder ruimte om optimaal in te springen op de situatie zoals die in het betreffende concessiegebied van toepassing is.

6. De concessiehouder heeft de mogelijkheid een voorstel te doen voor een degressief kilometertarief voor de bus of voor het spoorvervoer, conform de bepaling hierover in het Landelijk Tarievenkader.

Toelichting:

In het streekvervoer worden er relatief lange afstanden afgelegd. Een degressief kilometertarief kan bijdragen aan een matiging van de ritprijs en kan daarmee in het belang zijn van de reiziger in het streekvervoer

7. De concessiehouder is verplicht om losse ritkaarten in de bus aan te bieden en heeft de vrijheid een voorstel te doen voor het kaartassortiment en de prijzen daarvan, naast het hanteren van de OV-chipkaart. De gemiddelde ritprijs van de losse kaarten moet ongeveer overeen komen met het reizen met de OV-chipkaart tegen voltarief (zie ook toelichting laatste alinea op pagina 8).

Toelichting:

Gezien het feit dat de vervoerder de ruimte heeft om een productassortiment te ontwikkelen is het passend dat dit ook geldt voor het assortiment aan losse ritkaarten dat gekocht kan worden in de bus. De afgelopen jaren is hierbij de filosofie gehanteerd dat de prijsstelling het gebruik van de OV-chipkaart diende te stimuleren. Voor de komende jaren kiest de provincie voor een ander uitgangspunt. De losse ritkaarten zijn gebaseerd op een andere grondslag (niet per kilometer) en daarvoor geldt dat de gemiddelde ritprijs ongeveer overeen moeten komen met het vigerende OV-chipkaart voltarief, zodat deze een volwaardig alternatief vormen voor het reizen met een OV-chipkaart.

8. Het kilometertarief voor het reizen met een OV-chipkaart bij de buurtbus is maximaal gelijk aan dat van de streekbus in de betreffende concessie. Ook in de buurtbus is de concessiehouder verplicht om losse ritkaarten in de bus aan te bieden. Ook bij deze kaarten is het uitgangspunt dat gemiddelde ritprijs van de losse kaarten moet ongeveer overeen komen met het reizen met de OV-chipkaart tegen voltarief. De vervoerder mag er voor kiezen om op de buurtbus voor de losse kaarten een lager tarief te hanteren.

Toelichting:

De buurtbussen maken onderdeel uit van het OV-systeem. Om deze reden is enerzijds logisch dat de buurtbus de tariefstelling van de reguliere bussen volgt. Dit betekent dat het kilometertarief aansluit bij het kilometertarief bij de reguliere bussen in hetzelfde vervoergebied. De gemiddelde ritprijs van de losse kaarten moet ongeveer overeen komen met het reizen met de OV-chipkaart tegen voltarief (zie punt 7). Anderzijds is het karakter van de buurtbus anders als dat van de streekbus. Het is een ander product en het werkt op basis van vrijwilligers. Dit kan een reden zijn om een lagere prijs te voeren, zowel voor het kilometertarief als voor de losse kaarten. Gelet op het bijzondere karakter van de buurtbus, zoals de inzet van vrijwilligers, hecht de provincie waarde aan goede afstemming met buurtbusverenigingen en reizigersorganisaties over het kaartassortiment, uitlegbaarheid van de producten en prijsstelling.

9. Voor het kleinschalig openbaar vervoer is maatwerk van belang. In de meeste concessies is het kleinschalige openbaar vervoer een integraal onderdeel van de OV-concessie, zoals in de concessies ZHN en DAV. Bij volgende aanbestedingen zullen Provinciale Staten de kaders stellen voor de tarifiering van het kleinschalige openbaar vervoer in de Nota van uitgangspunten.

In afwijking van bovenstaande krijgen Provinciale Staten in het geval de provincie het kleinschalig openbaar vervoer wil combineren met de vervoerstromen van gemeenten de mogelijkheid om apart kaders te stellen aan de tarifiering van dit vervoer. Hierbij dient wel rekening gehouden te worden met de eisen die mogelijk voor de tarifiering voortvloeien uit de Nota van Uitgangspunten of het Programma van Eisen voor het lijngebonden openbaar vervoer. Deze eisen kunnen worden gesteld ter voorkoming van kannibalisering van het lijngebonden openbaar vervoer en het komen tot een optimaal OV-product. Een voorbeeld kan zijn de eis dat bij het oproepafhankelijk lijngebonden OV (de belbus) dezelfde tarieven worden gehanteerd als bij het reguliere lijngebonden OV.

Toelichting:

Onder kleinschalig openbaar vervoer wordt verstaan het oproepafhankelijk (openbaar) vervoer, dus niet het regulier openbaar vervoer en de buurtbussen. Het oproepafhankelijk (openbaar) vervoer bestaat uit: het oproepafhankelijk halte-halte vervoer (ook wel de belbus genoemd) en het oproepafhankelijk deur-halte vervoer (ook wel de OV-taxi genoemd). Het oproepafhankelijk deur-deur vervoer (ook wel doelgroepenvervoer of vervoer op maat genoemd) is besloten vervoer en valt niet onder het tarievenkader OV 2014.

4 Concessie afspraken

Met de vaststelling van dit tarievenkader treden de bepalingen hiervan in werking. Deze gelden als uitgangspunt voor de voorschriften in de nieuwe concessies. De eerste nieuwe concessie die wordt aanbesteed is de concessie HWGO.

In de lopende concessies HWGO en Zuid-Holland Noord zijn concessievoorschriften, het op dat moment geldende provinciale tarievenbeleid en het Landelijk Tarievenkader bepalend.

De concessie DAV, die loopt van 2007 tot en met 2018, is voor de invoering van de OV-chipkaart en de vaststelling van het tarievenkader 2008 aanbesteed. In de concessievoorschriften DAV staat dat de provincie het provinciale tariefbeleid vaststelt voor de integrale invoering van de OV-chipkaart. Verder staat er dat de concessieverlener nadere regels kan stellen aan de te hanteren tarieven.

Dit betekent dat het Tarievenkader OV 2014 in beginsel van toepassing is op de drie lopende concessies. Indien de uitgangspunten uit het tarievenkader afwijken van de afspraken die zijn gemaakt in het kader van lopende concessies, treedt de provincie met de vervoerder hierover in overleg.

BIJLAGE 1: Concessies Provincie Zuid-Holland

Een concessie is een groep OV-lijnen die gezamenlijk door de provincie worden aanbesteed. De provincie is concessieverlener van de concessies:

- Drechtsteden, Alblasserwaard, Vijfheerenlanden (DAV), inclusief het stadsvervoer Dordrecht en de MerwedeLingelijn;
- Hoeksche Waard / Goeree-Overflakkee (HWGO);
- Zuid-Holland Noord (ZHN);
- Treindienst Alphen aan den Rijn - Gouda.

In figuur B.1 is te zien waar in Nederland de OV-concessies liggen. De Zuid-Hollandse concessies liggen om de twee stadsregio's. Stadsgewest Haaglanden is concessieverlener van (12) Regionaal busvervoer Haaglanden en (13) Haaglanden Agglomeratie / Den Haag HTM bus + Agglomeratie Den Haag / Zoetermeer Rail. Stadsregio Rotterdam is concessieverlener van (14) Rail Rotterdam + Bus Rotterdam, (15) Voorne-Putten en Rozenburg en (16) Bus streek overig Rotterdam.

Figuur B.1 OV-Concessiekaart Nederland



Bron: CROW / KpVV