



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

## GS brief aan Provinciale Staten

Contact:

Dhr. M. Bus  
070 - 441 71 04  
m.bus@pzh.nl

Postadres Provinciehuis  
Postbus 90602  
2509 LP Den Haag  
T 070 - 441 66 11  
www.zuid-holland.nl

Aan Provinciale Staten

Datum

Zie verzenddatum linksonder

Ons kenmerk

PZH-2018-645968626

Bijlagen

1

Onderwerp

Resultaten consultatie vervoerders naar aanleiding van amendement 578.

Geachte Statenleden,

Op 8 november 2017 is Statenbreed Amendement 578 aangenomen. Op grond van dit Amendement is zowel in 2018 als in 2019 € 3,5 miljoen gereserveerd voor verlaging van de openbaar vervoer-tarieven naar minimaal het prijspeil van 2015. Het Amendement is bijgevoegd bij deze brief.

Op 20 februari 2018 hebben GS u een brief gestuurd over de aanpak van dit amendement. In deze brief hebben GS aangekondigd alle vervoerders te consulteren (inclusief NS en Aquabus) over de kosten van een verlaging van het kilometertarief, rekening houdend met de verschillende kilometertarieven die er zijn en de looptijd van de concessies. De concessie Drechtsteden, Alblasserwaard en Vijfheerenlanden (DAV) is niet meegenomen in de consultatieronde. In deze brief wordt nader toegelicht hoe wij omgaan met de concessie DAV. Daarnaast hebben wij de vervoerders gevraagd om met ideeën te komen hoe eventueel resterende middelen het meest zinvol te besteden zijn in de sfeer van de tarieven of tarief gerelateerde OV-producten die snel te implementeren zijn. Vanwege de doorlooptijd van deze consultatie is de aangekondigde planning enigszins vertraagd.

In de gesprekken met de vervoerders hebben we het uitgangspunt gekozen om te komen tot een zoveel mogelijk uniforme aanpak van de verschillende concessies. Wij zijn in overleg gekomen tot twee door te rekenen varianten. Daarnaast hebben wij één sub-variant 1a toegevoegd in verband met het kabinetsvoornemen om het lage btw-tarief met ingang van 1 januari 2019 te verhogen van 6% naar 9%.

Wij hebben de volgende varianten onderzocht:

1. Vanaf 1 september 2018 tot en met december 2019 gaat het kilometertarief (regulier en Hoogwaardig Openbaar Vervoer), voor zover van toepassing) naar het niveau van DAV 2015 (regulier tarief € 0,134 en HOV-tarief € 0,172);
  - 1a. *Idem maar dan inclusief compensatie voor de verhoging van het btw-tarief van 6% naar 9% per 2019 (om enige indicatie te krijgen van de kosten hiervan);*
2. Idem als 1, maar dan met het toepassen van de indexatie vanaf 2020 tot einde contract (zonder btw-compensatie).

Wij hebben in de consultatieronde ook de mogelijkheid van het toepassen van een korting over het kilometertarief in de daluren voorgelegd. Het bieden van dalkorting werd door de vervoerbedrijven geopperd in het gesprek van Provinciale Staten met vervoerders van 22 november 2017. Verder hebben we gevraagd om aandachtspunten mee te geven voor de implementatie, een logisch invoermoment en de wijze van communicatie richting de reizigers. Daarnaast hebben we gevraagd om suggesties van de vervoerders.

Voor het doorrekenen van de varianten is een aantal aannames gehanteerd. Voor het aantal reizigerskilometers is uitgegaan van de gegevens uit 2017. Er wordt uitgegaan van een verlaging van het reguliere kilometertarief en het kilometertarief van het HOV. Het basistarief wordt landelijk afgesproken en kan de provincie niet zelfstandig aanpassen. De indexatie voor 2019 is gebaseerd op de meest actuele verwachting van de landelijke index (LTI-index) van 3,00% voor 2019. Daarnaast wordt de aangekondigde btw-verhoging van 6% naar 9% in 2019 geschat op een tariefverhoging van 2,83%. Een aanpassing van de kilometertarieven heeft ook invloed op de opbrengsten die de vervoerders ontvangen uit de landelijke reisproducten. Het onderzoek naar aanleiding van motie 529 over de tariefverlaging in de concessie Zuid-Holland Noord (ZHN) is gebruikt voor een schatting van de opbrengstderving vanuit de landelijke reisproducten.

De vervoerders hebben een inschatting gemaakt van de implementatiekosten. Verder is een inschatting gemaakt van de derving aan opbrengsten indien per 2020 de verlaging van kilometertarief zou worden teruggedraaid. Deze kosten hebben te maken met vraaguitval door de grote tariefstijging en kosten die gemaakt moeten worden in de techniek en aan communicatie. Deze kosten spelen niet als deze maatregel geldt tot het einde van de concessieduur, omdat dit dan onderdeel is van de aanbesteding voor de nieuwe concessie. De uitkomsten van de berekeningen zijn indicatief en dienen in een later stadium, afhankelijk van de nog te maken keuzes, te worden gevalideerd.

In tabel 1 is een indicatie weergegeven van de kosten per vervoerder per variant (prijspeil 2018):

Tabel 1

	<b>HWGO, Connexxion</b>	<b>ZHN, Arriva</b>	<b>Waterbus, Aquabus</b>	<b>Totaal</b>
<b>Variant 1</b>	€ 300.000	€ 800.000	€ 75.000	€ 1.175.000
<b>Variant 1a</b>	€ 450.000	€ 1.200.000	€ 100.000	€ 1.750.000
<b>Variant 2 (einde contract)</b>	€ 1.500.000 (dec 2023)	€ 2.900.000 (dec 2022)**	€ 200.000 (dec 2021)	€ 4.600.000
<b>Algemene kosten</b>	€ 170.000	€ 200.000	€ 50.000	€ 420.000
<b>Vraaguitval vanaf 2020 in variant 1*</b>	€ 550.000	€ 300.000	€ 25.000	€ 875.000

\* Vraaguitval doordat in 2020 de tijdelijke tariefverlaging vervalt uitgaande van variant 1. Indien er ook sprake is van een tijdelijke btw-compensatie zal de vraaguitval naar verwachting hoger uitvallen.

\*\* Uitgaande van een verlenging van de concessie ZHN tot en met 2022.

#### *Concessie Hoeksche Waard / Goeree Overflakkee (HWGO)*

Connexxion heeft een indicatie gegeven van de kosten van de diverse varianten. Bij Connexxion is het technisch niet mogelijk een dalkorting toe te passen in het kilometertarief. Een dalkorting is alleen te realiseren met behulp van een kortingsproduct. Een dergelijk product geeft ook korting op het basistarief. Nadeel van een apart product is dat er bij een overstap naar een andere vervoerder opnieuw basistarief in rekening wordt gebracht. Onze conclusie is dat dit product technisch mogelijk is, maar geen klantvriendelijke manier is om reizigers minder te laten betalen voor het openbaar vervoer.

Connexxion geeft aan geen voorstander te zijn van een van het tijdelijk verlagen van het kilometertarief. Connexxion stelt zich op het standpunt dat de provincie zelf communiceert over de aanleiding van de tariefverlaging en wil gevrijwaard worden van de gevolgen van deze maatregel, ook als dit in een volgende collegeperiode zou zijn. Connexxion schat in dat indien de tariefverlaging in 2020 weer teruggedraaid zou worden dit tot een ingeschatte vraaguitval van € 550.000,- zal leiden.

Connexxion heeft berekend dat er circa € 170.000,- gemoeid is met de invoering van een lager kilometertarief, waarvan ruim de helft voor communicatiekosten (zowel start als einde van de maatregel).

#### *Concessie Zuid-Holland Noord (ZHN)*

Arriva is gekomen tot de in tabel 1 aangegeven raming van de varianten en heeft hierbij aangegeven een tijdelijke tariefverlaging onwenselijk te vinden. Ook Arriva geeft aan te verwachten dat de provincie in de communicatie haar verantwoordelijkheid neemt voor een tijdelijke tariefverlaging. Ten aanzien van de btw-compensatie geeft Arriva aan er de voorkeur voor te hebben deze te compenseren tot het einde van de concessie.

Bij Arriva is het naar verwachting technisch wel mogelijk om een dalkorting in het kilometer-tarief in te stellen. Gezien het feit dat dit bij Connexxion niet mogelijk is en aangezien wij het uitgangspunt hanteren van een uniforme aanpak, is Arriva hiervan geen voorstander en heeft deze variant daarom niet doorgerekend. Arriva geeft aan de voorkeur te geven aan een gratis dalkorting product.

Ook Arriva verwacht vraaguitval na het terugdraaien van een tijdelijke tariefverlaging. De inschatting hiervan is lastig, maar Arriva verwacht een structureel effect van zo'n € 100.000,- per jaar.

Arriva geeft zelf aan positief te staan tegenover het doorzetten van de bevroren indexatie van de wagenverkoop en schat de kosten hiervoor ongeveer op € 200.000,- per jaar.

#### *Concessie Drechtsteden, Alblasserwaard, Vijfheerenlanden (DAV)*

Voor de nieuwe concessie DAV zijn we bezig met de implementatie. Daaronder valt ook het nieuwe tarievenhuis. Het Programma van Eisen (PvE) bevat een aantal verplichte producten, zoals het Regio abonnement, de Toeristenkaart en de landelijk geldende reisproducten. Dit voorkomt voor veel reizigers mogelijke negatieve prijseffecten. Aanvullend op de verplichte reisproducten uit het PvE heeft Qbuzz een eigen aanbod gedaan voor regionale reisproducten. De provincie moet eerst akkoord zijn met dit voorstel, alvorens er invulling gegeven kan worden aan het amendement. We houden wel rekening met het amendement en proberen deze mee te nemen direct bij aanvang van de concessie. Echter, de ervaring bij de implementatiefase van HWGO leert dat de invoering van een nieuw tarievenhuis zeer zorgvuldig moet gebeuren. Hierbij is het amendement een extra complexiteit.

#### *Contract Waterbus*

Aquabus heeft de in tabel 1 genoemde kostenindicaties geraamd en heeft aangegeven te verwachten dat de implementatiekosten naar verwachting zo'n € 50.000 bedragen, voor de technische aanpassingen en de communicatie. Een logisch invoermoment is hier de start van de winterdienstregeling per eerste maandag van oktober.

Aquabus heeft verder aangegeven geen voorstander te zijn van een tijdelijke tariefverlaging en liever in te zetten op een doelgroepen benadering, bijvoorbeeld in de vorm van een gratis OV-chipkaart. Verder geeft Aquabus aan dat het Waterbus systeem drie opdrachtgevers heeft en dat de reizigers er in de berekende varianten mee te maken krijgen dat er verschillende kilometertarieven ontstaan op verschillende lijnen. Dit kan wat betreft de communicatie naar de reizigers onduidelijkheid geven en is daarmee volgens Aquabus niet wenselijk.

#### *Concessie treindienst Alphen aan den Rijn – Gouda (TAG)*

NS heeft aangegeven dat het technisch mogelijk is om de kilometertarieven te verlagen voor de TAG, maar acht dit geen wenselijke ontwikkeling. De consequentie is namelijk dan dat reizigers bij een overstap van en naar de treindienst opnieuw dienen in- en uit te checken. Dit is in strijd met het landelijke streven naar single check in/ check out op het spoor en is

klantvriendelijk. NS doet de suggestie om een korting te geven op het Gouwe ticket. Dat kost nu € 4,- en geeft recht op een dag onbeperkt reizen in de daluren op de TAG. Het verlagen van dit tarief naar € 3,- (25% korting) kost circa € 50.000,- per jaar. Los van het amendement 578 zijn wij met NS in gesprek over de invoering van het Regio abonnement, waarmee reizigers zowel met de TAG als de aansluitende bussen kunnen reizen.

#### *Overwegingen*

GS onderschrijven het bezwaar van de vervoerders bij variant 1 dat het aan de reizigers lastig is uit te leggen indien er na twee jaar een relatief grote verhoging van het kilometertarief dient te worden doorgevoerd. Een voordeel van variant 2 is dat er geen grote tariefstijging komt die kan leiden tot vraaguitval.

Voor de concessie DAV kunnen er na goedkeuring van het tarievenhuis nadere afspraken worden gemaakt over de mogelijkheden om de tarieven te verlagen. Uitgaande van een uniforme aanpak voor de Zuid-Hollandse concessies en contracten stellen GS voor de verlaging ook door te voeren bij het contract voor de Waterbus.

Gedeputeerde Vermeulen heeft in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad van 4 april 2018 bij de Staatssecretaris aangekondigd dat er een brief komt namens de decentrale overheden over de impact op het OV van de voorgenomen btw-verhoging. GS vinden de voorgenomen btw-verhoging een landelijk onderwerp waarop GS niet op voorhand een eigen lijn willen kiezen door nu al toe te zeggen om dit te compenseren.

De consultatieronde heeft uitgewezen dat het bieden van dalkorting alleen kan worden gerealiseerd met een kortingsproduct. Om de korting te kunnen ontvangen moeten reizigers een reisproduct op hun OV-chipkaart zetten. Daarnaast kunnen reizigers bij een overstap naar een vervoerder in een concessiegebied buiten het vervoergebied van de provincie, zoals van MRDH, geconfronteerd worden met extra kosten. GS stellen daarom voor om geen dalkortingsproduct voor te schrijven. Voor de concessie TAG lijken de nadelen voor de reiziger bij een overstap te groot om een concessiegebonden tariefverlaging door te voeren. Overwogen kan worden het Gouwe ticket in prijs te verlagen, zoals NS dat voorstelt.

*Advies GS*

Op basis van de wensen van PS en de argumenten van de vervoerders stellen GS voor te kiezen voor variant 2 en de tariefverlaging tot het einde van de concessies/ contract af te kopen, dit met uitzondering van de TAG en de concessie DAV. Dit betekent dat de kilometertarieven vanaf de invoering van de winterdienstregeling voor de concessies ZHN en HWGO (eind augustus 2018) en het contract Waterbus (begin oktober 2018) op prijspeil 2015 worden gezet en vanaf 2020 geïndexeerd worden met de landelijke tarief index (LTI). Deze oplossing voorkomt een tariefstijging per januari 2020 met een mogelijk vraaguitval tot gevolg. Wel betekent de keuze voor variant 2 dat de reizigersopbrengsten voor de vervoerder lager zijn en dat bij een volgende aanbesteding van de concessie het huidige voorzieningenniveau of tariefstelling onder druk komt te staan bij een gelijkblijvende exploitatiebijdrage. Bij de voorbereiding van de volgende aanbestedingen dient hiervoor dan een oplossing te worden gevonden.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

wnd. secretaris,

voorzitter,

ir. J.C. van Ginkel MCM

drs. J. Smit

Bijlage: Amendement 578