



Interprovinciaal Overleg



De minister van Infrastructuur en Milieu
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

uw brief van
19 december 2011

uw kenmerk
IENM/BSK-2011/171418

ons kenmerk
SkVV 20111203
MOB 05191/2012

datum
16 januari 2012

onderwerp
Tarieven stad/streeksupplementen

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Hierbij reageren wij op uw brief van 19 december 2011 met vragen over de tariefverhoging van de stad/streeksupplementen en de bijkarten van de OV-jaarabonnementen. Het gaat hierbij voor de stad/streeksupplementen om een verhoging met 15,1% bovenop de indexering 2012 en een extra verhoging voor de zogeheten 'bijkarten' van een OV-jaarabbonement. De dagelijks besturen van provincies en stadsregio's hebben heel recent en met grote tegenzin moeten instemmen met deze tariefsverhoging. De vervoerders wilden de stad/streeksupplementen niet handhaven tegen de oude prijs. Om toch een product te hebben en de reizigers niet in de kou te laten staan, is begin november ingestemd met deze tariefsverhoging. De gekozen procedures hiervoor waren een noodgreep, echter wel goed verdedigbaar. De tariefstijging is geaccepteerd omdat al heel lang bekend was dat het stad/streeksupplement volstrekt niet kostendekkend is voor de stad- en streekvervoerders. De tariefstijging is een correctie op het 25 jaar lang niet omkijken naar de kostenstructuur van dit NVB-product. Het alternatief zou zijn dat de NS per 1 januari 2012 geen combinatieproduct meer zou verkopen.

Al vier jaar geleden was duidelijk dat met het introduceren van 'betalen per kilometer' het stad/streeksupplement, dat door de NS in combinatie met een trajectkaart wordt verkocht, bij het einde van het NVB zou komen te vervallen. Een bemiddelingspoging van de IPO- en SkVV-bestuurders Ekkers en Verbeek, leidde tot een redelijk voorstel, maar dat is toen (december 2007) niet overgenomen door de vervoerders, ondanks de toezegging vooraf dat men zich bij de uitkomst van de bemiddelingspoging zou neerleggen. De uitkomst van dit overleg is indertijd in de Regiegroep OV-chipkaart aan staatssecretaris Huizinga teruggemeld. Daar is geen verdere actie van uw ministerie uit voortgekomen. Vervoerbedrijven hebben wel steeds aangegeven met een vervangend product te zullen komen. Dat is inmiddels een combinatie geworden van het 'Altijd Korting'-product van de stad- en streekvervoerders en het NS-product 'Altijd Voordeel'. Deze combinatiekaart zal tegen een gereduceerde prijs worden aangeboden. Pas tijdens het Regionaal Openbaar Vervoerberaad (ROVB)

Inlichtingen bij : T. Sleurink (SkVV) / J. Ploeger (IPO)
Doorklesnummer : (070) 750 1560 / (070) 888 1291
Bijlagen : geen

van 28 oktober 2011 werd duidelijk dat de vervoerders het nieuw product 'altijd korting/altijd voordeel' niet per 1 januari 2012 klaar zouden hebben. Dat betekende dat er voor de reiziger, die nog met een trajectkaart en stad/streeksupplement reisde, alleen het veel duurdere op saldo reizen een alternatief zou zijn. Het tijdelijk handhaven van de oude kaartsoorten tegen een hoger tarief was de minst slechte oplossing.

Betrokkenheid consumentenorganisaties

In uw brief vraagt u op welke wijze de consumentenorganisaties zijn betrokken bij de besluitvorming. U zult begrijpen dat de hiervoor genoemde 'noodgreep' in heeft gehouden dat de ROCOV's niet meer om advies konden worden gevraagd over het langer handhaven van het stad/streeksupplement. Maar dat het alternatief een aanzienlijke kostenstijging zou betekenen was al langer bekend. Het 'altijd korting/altijd voordeel' voorstel is besproken in de landelijke werkgroep Chipkaart van de ROCOV's en is vervolgens, met de overige tariefaanpassingen, op 12 september 2011 uitvoerig met een afvaardiging van de landelijke ROCOV's besproken. Dit nog in de veronderstelling dat het nieuwe product op 1 januari 2012 zou worden ingevoerd en dat de tarieven voor deze groep van reizigers fors zou stijgen. Voor alle andere producten hebben de decentrale overheden zich gehouden aan de tariefcrust. Vervolgens is het advies op 10 oktober 2011 aan alle regionale ROCOV's toegezonden. De voorstellen voor vooral de nieuwe producten zijn door de meeste ROCOV's regionaal goedgekeurd. Het mag duidelijk zijn dat de tussentijdse verhoging van 20%, die nu wordt voorgesteld voor het tijdelijk handhaven van het supplement, een stuk lager is dan de prijsstijgingen tot wel +70% voor het nieuwe kortingproduct. De voorzitter van de landelijke werkgroep ROCOV's is evenals alle decentrale overheden medio november over de nieuwe situatie via de mail uitgebreid geïnformeerd.

De prijsaanpassing van de bijkaarten van de OV-jaarkaart was al eerder bekend en is recent niet meer gewijzigd. De dagelijkse besturen van provincies en stadsregio's hebben deze voorstellen aanvaard en conform de wet ter advisering aan de ROCOV's voorgelegd.

Nadere toelichting tariefaanpassing

Al langer was bekend dat het tarief van het stad/streeksupplement bedrijfseconomisch niet verantwoord was. Bovendien was de NS voornemens de trajectenkaarten, waaraan het stad/streeksupplement gekoppeld is, voor de consumentenmarkt af te schaffen en te vervangen door nieuwe kortingproducten. Een andere complicatie was dat het stad/streeksupplement moeilijk kon worden vercijpt. In het bijzonder voor de bedrijven met een metro zou dit een forse kostenpost opleveren. Daar komt bij dat, hoewel veel reizigers in de drie grote steden gebruik maken van het combiproduct, de opbrengst nagenoeg geheel ten goede komt aan de NS. En van de geringe opbrengst dienden de OV-bedrijven kosten voor distributie aan de NS te vergoeden. Een duidelijk onrechtvaardige verdelingsfout uit de periode van het NVB.

Gezien de onverwachte vertraging bij de ontwikkeling van het gecombineerde kortingproduct is aan de betrokken vervoerders gevraagd het NVB-product nog enige maanden te handhaven. In een overleg met de OV-bedrijven kort daarop werd ons als koepels de keuze voorgelegd het product te introduceren met een duidelijke verbetering van de opbrengsten of het product te laten stoppen en per direct van de markt te halen. Het tarief zou gelijk moeten zijn aan het tarief van het nieuwe product 'Altijd Korting OV'. Aangezien er geen contract met NS meer lag (dat was door uw ministerie opgezegd) liepen de decentrale overheden het risico dat vervoerders niet wilden meewerken aan het handhaven van de stad/streeksupplementen en deze supplementen daadwerkelijk zouden afschaffen. Tegelijkertijd gaf de NS aan een eventuele tarief voor het stad/streeksupplement per direct beschikbaar moest komen, vanwege de technische verwerking hiervan in de verkoopapparatuur en het feit dat er al werd gevraagd naar het stads/streeksupplement voor 2012. Uiteindelijk hebben de

vertegenwoordigers van de koepels van provincies en stadsregio's de OV-bedrijven laten weten dat een duidelijk lager tarief zou moeten gaan gelden en zijn de bevoegde decentrale overheden per direct geadviseerd die tarieven via de wettelijke procedure in de besluitvorming te brengen.

De nieuwe tarieven per 1 januari 2012 voor de stad/streeksupplementen worden op grond van het bovenstaande:

indexering

Stad-/Streeksupplement	2011	2012	2012
Combikaart NS 1 ster maand	€ 31,00	€ 32,50	€ 37,50
Combikaart NS 2 ster maand	€ 45,50	€ 47,50	€ 54,50
Combikaart NS 3 ster maand	€ 61,00	€ 64,00	€ 73,50
Combikaart NS N-ster maand	€ 73,50	€ 77,00	€ 77,00
Combikaart NS 1 ster jaar	€ 326,50	€ 342,50	€ 392,00
Combikaart NS 2 ster jaar	€ 489,50	€ 513,50	€ 587,50
Combikaart NS 3 ster jaar	€ 640,50	€ 672,00	€ 768,50

De tarieven komen zijn hiermee meer in lijn met de prijzen van de sterabonnements en staan in een meer reële verhouding tot de geboden vervoerwaarde.

Het alsnog aanpassen van het tarief is gecompliceerd. In de eerste plaats betreft het een periode van enkele maanden. Vervolgens vergt het aanpassen van de verkoopapparatuur geruime tijd en brengt het aanzienlijke kosten mee, waarvan onduidelijk is wie voor die rekening verantwoordelijk is. En ten slotte vraagt een andere tarief wederom besluitvorming bij de decentrale overheden, inclusief de wettelijke procedure met o.a. horen van ROCOV's. Het thans nog terugdraaien van het tarief is in deze situatie niet realistisch.

De extra tariefverhoging voor de OV-jaarkaart betreft alleen de bijkaarten, dat wil zeggen de kaarten die huisgenoten van de OV-jaarkaarthouder tegen gereduceerd tarief kunnen aanschaffen. De nieuwe prijzen zijn als volgt:

OV-jaarkaart (Stad-/Streekdeel)	2011	2012
1	€ 581,00	€ 609,50
2	€ 666,00	€ 1.000,00
3	€ 694,00	€ 1.250,00
4	€ 712,00	€ 1.500,00
5	€ 726,00	€ 1.750,00
6 personen en meer	€ 740,00	€ 2.000,00

Ook deze prijsstijgingen zijn aanzienlijk. Wanneer de tarieven echter worden vergeleken met de prijzen van sterabonnements blijken de tarieven nog steeds laag te zijn. De tweede persoon in een huishouden betaalt nog steeds minder dan de prijs van een één sterabonnement, maar kan vrij reizen in het hele land. Het concept van de OV-jaarkaart met bijkaarten stamt uit een tijd dat in een huishouden veelal slechts één persoon werkte. De vervoerbedrijven konden er dus vanuit gaan dat de bijkaarten slechts bescheiden werden gebruikt. Die tijd ligt echter achter ons. Daarom heeft NS reeds jaren geleden besloten dat de bijkaarten niet gebruikt mogen worden voor negen uur. Daarmee is gebruik in het dagelijkse woon/werkverkeer voor de meeste mensen uitgesloten. In het stad/streekvervoer is deze beperking niet van toepassing. De tweede en volgende personen kunnen de kaart dus in bus, tram en metro voor woon/werk- of schoolverkeer in de spits gebruiken en dat

gebeurt veelal ook. Dit is de reden dat de stad- en streekvervoerbedrijven hebben voorgesteld de tarieven meer in de buurt van die van de sterabonnementen te brengen.

Zoals ook in uw brief is aangegeven zijn de beide stadsregio's met een metro, Amsterdam en Rotterdam, in 2012 niet meer gebonden aan de tariefrust. Hoewel zij met het oog op de bezuinigingen extra tariefverhogingen overwogen, conformeren zij zich wat de sterabonnementen betreft nog aan de elders geldende tariefrust. De opbrengsten van de stad/streeksupplementen komen voor meer dan 40% terecht in deze beide stadsregio's. Dit wetende en het gegeven dat verchipping van een deel van deze abonnementen niet mogelijk is, heeft mede geleid tot de hierboven beschreven poging reeds per 1 januari 2012 tot een nieuw product te komen en daarmee uiteindelijk tot de extra tariefverhoging.

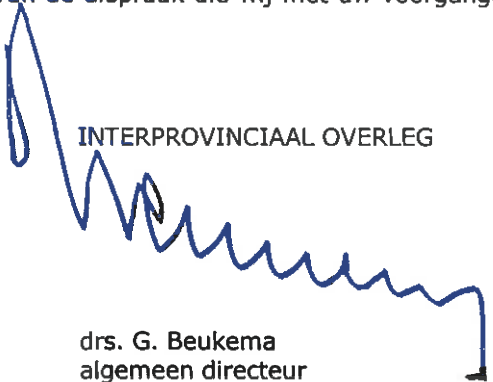
Wij beseffen dat voor een deel van het land niet geheel wordt voldaan aan de tariefrust. Tegelijkertijd echter hebben de twee grote stadsregio's voor een veel belangrijker deel van het assortiment ondanks de bezuinigingen langer tariefrust dan was afgesproken. Wij menen dat de provincies en stadsregio's hierdoor wel degelijk handelen in de geest van de afspraak die wij met uw voorgangers hebben gemaakt.

Met vriendelijke groet,
Stadsregio's Verkeer en Vervoer



J.N. Baljeu
voorzitter

INTERPROVINCIAAL OVERLEG



drs. G. Beukema
algemeen directeur