

Aankondiging LTK-wijzigingen ten aanzien van doelgroepenafspraken

16 juli 2025

Inleiding

Ingevolge de Wet Personenvervoer 2000 zijn decentrale OV-autoriteiten (DO's) tariefbevoegd. Ondanks deze tariefbevoegdheid hebben DO's in een vroeg stadium onderkend dat voor de reizigers landelijke afspraken over OV-tarieven en producten voor bus, tram en metro nodig zijn¹. Hiermee wordt voorkomen dat er overal een andere opbouw van tarieven is en reizigers bij een overstap op een andere vervoerder met forse tariefstijgingen wordt geconfronteerd. Hiertoe is in 2009 het Convenant Landelijk Tarievenkader (LTK) opgesteld en sinds die tijd werken alle DO's met dit kader. Het LTK is als eis in alle bestekteksten opgenomen, waardoor ook vervoerders zich hieraan committeren.

Het LTK wordt in ieder geval jaarlijks aangepast door de indexatie van de landelijke tarieven. Daarnaast vinden ook andere aanpassingen plaats. Eind 2023 is bijvoorbeeld het LTK geactualiseerd met de introductie van productfamilies. De herziening van de doelgroepenafspraken in het LTK was hier aanvankelijk ook onderdeel van, maar tot een wijziging heeft dat toen niet geleid. Er was meer onderzoek nodig. Dat onderzoek is onder begeleiding van *Schepers Opbrengsten & Tarieven* eind 2023 (zie bijlage) afgerond en verzonden naar de landelijke Rocov's. Hierbij maakten vertegenwoordigers van consumentenorganisaties en vervoerders deel uit van de begeleidingscommissie. Dit onderzoek was input voor bestuurlijke besluitvorming ten aanzien van de doelgroepenafspraken in het LTK.

LTK aanpassingen 2026

Op 19 december 2024 hebben de bestuurders van decentrale OV-autoriteiten in de zogenoemde Bestuurlijke Adviescommissie Bereikbaarheid en Infrastructuur² (BACBI+) besloten om het LTK als volgt aan te passen.

1. Met ingang van [nader te bepalen moment, denk aan 2026 of 2027] wordt de Bijlage LTK uitgebreid met gratis reizen voor kinderen van 4 t/m 11 (maximaal 3 kinderen per betalende 12+ reiziger).

2. Met ingang van [hetzelfde nader te bepalen moment] wordt artikel 3 'Ouderen- en kinderkorting' beëindigd en vervangen door 'artikel 3 Doelgroepenkorting', luidende dat 'in alle OV-concessies wordt aan gemeenten/overheden de mogelijkheid geboden voor eigen en/of gezamenlijke rekening gebruik te maken van een product ten behoeve van aan te wijzen groepen minder draagkrachtigen of andere door hen te bepalen doelgroepen, waarbij de aangewezen groepen volledige of gedeeltelijke korting krijgen in een te bepalen gebied op te bepalen tijdstippen'.

In dit proces zijn een aantal consumentenorganisaties en VNG gevraagd om op deze wijzigingen te reageren. De consumentenorganisaties stellen: "We zien kortingsproposities die specifiek gericht zijn op minder draagkrachtige reizigers dan ook als betere oplossing om het openbaar vervoer voor hen betaalbaar te houden". Deze reactie steunt ons om het LTK conform aan te passen. De uitkomsten van deze besluitvorming is per mail van 28 januari 2024 gedeeld met de landelijke Rocov's. In de BACBI+ van 27 juni 2025 is besloten het LTK per 1 januari 2026 te wijzigen, zodat het LTK de gewenste en beoogde wijzigingen mogelijk kan maken.

Via deze aankondiging willen we de Landelijke Rocov's informeren over de voorgenomen wijzigingen van het LTK en de inwerkingtreding van de aanpassingen per 1-1-2026. De adviesaanvraag over specifieke producten (om invulling te geven aan de afspraken uit het LTK) volgt op een later moment in 2026. Ook kan de daadwerkelijke datum van inwerkingtreding per product verschillen.

Uitwerking van de LTK aanpassingen

In de bijlage zijn de wijzigingen (zoals hierboven benoemd) in het LTK met 'wijzigingen bijhouden' weergegeven. De besluitnotitie van 19 december 2024 inclusief de zienswijzen geven toelichting bij deze wijzigingen (zie bijlagen). Hieronder worden de wijzigingen inhoudelijk kort beschreven. Deze wijzigingen zijn inhoudelijk al eerder door de vertegenwoordiger van Samenwerkingsverband DOVA tijdens de overleggen van de landelijke Rocov's toegelicht.

¹ NS heeft zich niet aangesloten bij het LTK en is ingevolge de concessieafspraken met de rijksoverheid zelf tariefbevoegd. Regionale treinconcessies kunnen zich vrijwillig aansluiten bij het LTK.

² De BACBI wordt gevormd door provincies. De toevoeging '+ ' staat voor de uitbreiding met de vervoerregio's.

1. Er komt een gratis reizen product voor kinderen van 4 t/m 11 jaar (maximaal 3 kinderen per betalende 12+ reiziger). Dit betreft een landelijke regeling waarbij wordt aangesloten bij (de voorwaarden en opzet van) het 'Kids Vrij' product van NS. Er wordt op dit moment gewerkt aan een gezamenlijk product met NS. De feitelijke datum waarop reizigers hier gebruik van kunnen maken hangt af van de productontwikkeling en mogelijkheden van OVPay. Naar verwachting is dit in de loop van het jaar 2026. Zodra meer bekend is over het inhoudelijke product, zal een reguliere adviesaanvraag volgen.

2. Er wordt in het LTK de mogelijkheid geboden om (gezamenlijk of individueel per regio of gemeente) een product voor minder draagkrachtigen of andere doelgroepen te ontwikkelen. Deze wijziging heeft nog geen directe consequenties voor reizigers en leidt op dit moment nog niet tot een concreet product.

Op dit moment wordt gewerkt aan de 'Onderwegpas', een OV-reisproduct voor mensen met een smalle beurs. De totstandkoming van de 'Onderwegpas' is een landelijk traject met lenW, stads- en streekvervoerders en NS en het proces vindt in NOVB-verband plaats. Daar zijn de landelijke Rocov's ook in vertegenwoordigd. Het streven is de Onderwegpas in de loop van 2026 te implementeren. Zodra meer bekend is over het inhoudelijke product, zal een adviesaanvraag via het NOVB volgen.

3. De landelijke afspraak van de landelijke ouderenkorting van 34% wordt losgelaten. De keuze is en blijft aan de individuele OV-autoriteiten om in hun gebied wel of geen ouderenkorting toe te (blijven) passen. Als een individuele OV-autoriteit hiervoor kiest, dan zal dit onderdeel uitmaken van de regionale adviesaanvraag aan de regionale Rocov's.

Het blijft dus mogelijk om een ouderenkorting toe te passen. In dit kader wordt de technische definitie van de groep "Ouderen" in het LTK (pagina 10 van de Uitvoeringsregels) aangepast. De reden voor deze wijziging is dat de ondergrens voor de groep 'Ouderen' geïjkt was op de toenmalige AOW-leeftijd, welke sindsdien niet is gewijzigd. Met deze wijziging wordt dat hersteld. De ondergrens wordt op hele jaren gelijk getrokken met de AOW-leeftijd. Dit betekent dat "67 jaar" in de plaats komt van "65 jaar". Als gevolg hiervan wijzigt ook de leeftijdsgrenzen voor "Volwassenen" naar "18 tot en met 66 jaar".

Deze definitie wordt per 1 januari 2026 gewijzigd. Deze wijziging is bij de voorbereiding van de actualisatie van het LTK in het jaar 2022 nader toegelicht. Op dat moment is besloten om deze wijziging op hetzelfde moment in werking te laten treden bij de wijziging van de overige LTK-wijzigingen in het kader van de doelgroepenafspraken.

We maken van deze gelegenheid gebruik door de landelijke Rocov's te vragen om advies over deze wijziging van de leeftijdsgrenzen. Gelet op de wettelijke termijn van 6 weken kunt u formeel reageren tot 29 augustus 2025. Ik wil u hierbij verzoeken om, voor zover dat mogelijk is, te reageren voor 10 augustus 2025 (de uiterlijke datum van de adviesaanvraag voor de LTK-tarieven 2026).

Bijlagen:

1. Eindrapportage Herziening leeftijdskorting, 21 december 2023
2. 241219 BAC B&I 3b 0 Oplegnotitie Actualisatie doelgroep-afspraken in het Convenant Landelijk Tarievenkader OV
3. 241219 BAC B&I 3b 1 Bijlage 1 Zienswijze Convenant Landelijk Tarievenkader OV (LTK)
4. 241219 BAC B&I 3b 2 Bijlage 2 Doelgroepenafspraken OV en verwerking van gemeentelijke inbreng
5. 20250707 Uitvoeringsregels LTK, versie wijzigingen doelgroepenkortingen



HERZIENING LEEFTIJD SKORTING

21 december 2023

Uitgevoerd door:

Schepers Opbrengsten & Tarieven

In opdracht van DOVA

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting.....	3
0 Aanleiding en doelstelling onderzoek.....	9
Deel 1 Evaluatie van de huidige leeftijdskortingen.....	11
1.1 Definitie, beleidsdoelstellingen en kengetallen huidige landelijke	12
1.2 Ontwikkeling leeftijdskortingen in de tijd.....	16
1.3 Toekomst	19
1.4 Evaluatie.....	20
1.4.1 Effectiviteit (doeltreffendheid)	20
1.4.2 Efficiency (doelmatigheid)	26
1.4.3 Regionale verbijzondering	28
1.4.3.1 Inleiding.....	28
1.4.3.2 Inventarisatie Regionale leeftijdskortingen	28
1.4.3.3 Wat is de omvang van het gebruik en de derving?.....	31
1.4.3.4 Zijn er verschillen in achterliggende/verklarende factoren?	33
1.5 Samenvatting conclusies en aanbevelingen	37
1.5.1 Inleiding.....	37
1.5.2 Landelijke leeftijdskortingen.....	37
1.5.3 Regionale leeftijdskortingen	38
1.5.4 Aanbevelingen	40

Deel 2	Uitgewerkte alternatieven	41
2.1	Inleiding.....	42
2.2	Toetsingscriteria.....	45
2.3	Mogelijke alternatieven:	47
2.4	Toetsing alternatieven	51
2.4.1	Werkwijze	51
2.4.2	Acceptabele alternatieven	53
2.4.2.A:	In relatie met de doelstellingen voor de huidige 65-plussers.....	53
2.4.2.B:	In relatie met de doelstellingen voor kinderen 4-11 jaar	56
2.4.2.C:	In relatie met de (regionale) doelstellingen voor de groep jongeren 12-18 jaar	57
2.4.3	Combinatie van alternatieven tot sets.....	59
2.5	Regionale verbijzondering	61
2.6	Technische haalbaarheid en vertaling naar LTK	64
2.6.1	Inleiding.....	64
2.6.2	Is de voorkeursvariant technisch mogelijk?.....	65
2.6.3	Welke aanpassingen moeten er in het LTK.....	67
2.6.4	Rol gemeenten bij product voor minima	68
2.7	Samenvattend advies en mogelijke risico's	69
2.7.1	Samenvatting en advies	69
2.7.2	Mogelijk risico's	71
Bijlage 1	Inwoners provincie naar stedelijksheidsklasse CBR.....	72
Bijlage 2	Indeling concessies.....	73

Managementsamenvatting

Aanleiding en doelstelling onderzoek

Sinds de invoering van de Wet Personenvervoer zijn decentrale OV-autoriteiten (DO's) tariefbevoegd. Dat betekent dat elke DO zijn eigen tarieven (soort producten en tariefhoogte) in haar regio mag vaststellen.

Om te voorkomen dat reizigers bij een overstap naar een andere regio te maken krijgen met forse tariefdrempels hebben de DO's landelijke afspraken gemaakt met betrekking tot een aantal interoperabele¹ producten (bijvoorbeeld: het saldoreizen) en tariefhoogtes (bijvoorbeeld: de vaste voet in het saldoreizen). Hiertoe hebben de DO's in 2009 het Convenant Landelijk Tarievenkader (LTK) opgesteld.

In dit LTK zijn ook afspraken met betrekking tot leeftijdskortingen opgenomen. Dit zijn afspraken die al sinds 1980 (de invoering van een landelijk tariefsysteem, toen de strippenkaart) golden. Kinderen tot en met 3 jaar reizen gratis, kinderen van 4 tot en met 11 jaar en 65-plussers hebben 34% korting als ze op saldo reizen. Regionaal worden daar soms extra leeftijdskortingen met regionaal geldende leeftijdsgrenzen en kortingspercentages aan toegevoegd.

Als we naar de landelijke leeftijdskortingen kijken dan zien we dat sinds 1980 er geen herijking is geweest. Dit heeft tot gevolg dat door gewijzigde omstandigheden (bijvoorbeeld: ouderen hebben nu relatief een veel beter inkomen dan in 1980) de leeftijdskortingen misschien niet meer de beoogde effecten hebben. Passen deze leeftijdskortingen nog wel bij de beleidsdoelstellingen?

Gelet op voorgaande hebben de DO's besloten² om mogelijkheden te creëren in het LTK om deze leeftijdskortingen voor kinderen en ouderen te herzien waarbij ook gekeken kan worden naar een alternatief waarbij kortingen naar doelgroep (bijvoorbeeld minima) gaan gelden.

Om hier invulling aan te geven is Schepers Opbrengsten & Tarieven opdracht gegeven een onderzoek uit te voeren met de volgende doelstellingen:

1. Evaluatie van de huidige leeftijdskortingen. In hoeverre dragen deze leeftijdskortingen bij aan beleidsdoelen die met deze beleidsdoelen worden geprobeerd te bereiken. Regionale leeftijdskortingen dienen hierbij ook meegenomen te worden.
2. Uitgewerkte alternatieven die meer kunnen bijdragen aan de beleidsdoelen van de DO's. Uitgangspunt hierbij vormen de beleidsdoelstellingen van de huidige leeftijdskortingen.

Het onderzoek is begeleid door een groep waarin alle DO's, een vertegenwoordiging van OV-bedrijven en een vertegenwoordiging van reizigers (ROCOV's) deelnamen. Het betreft een inhoudelijk onderzoek waarin o.a. vervoerkundige en financiële afwegingen worden gemaakt. Voorliggende advies is mede tot stand gekomen op basis van de input van de bij de begeleiding van het onderzoek betrokken partijen. Besluitvorming vindt in een verder traject plaats. Dit advies vormt hiervoor het startpunt waarbij DO's eerst aan zet zijn.

¹ Geldig in alle regio's en geen boete bij grensoverschrijding

² Interprovinciaal Overleg Bestuurlijke Adviescommissie Mobiliteit, d.d. 12 januari 2023

Evaluatie huidige leeftijdskortingen (deel 1)

De beleidsdoelstellingen van dit onderzoek zijn de meetlat waarlangs we de effecten van de leeftijdskortingen hebben neergelegd. Omdat er geen expliciet geformuleerde beleidsdoelstellingen zijn, hebben we deze ten behoeve van dit onderzoek samen met de begeleiders van dit onderzoek als volgt geformuleerd:

Ouderenkorting

- *Het mobieler maken en houden van mensen met minder alternatieve opties door het OV voor hen financieel bereikbaar te houden.*

Kinderenkorting

- *Kinderen de mogelijkheid bieden zelfstandig te reizen.*
- *Het aantrekkelijker maken van OV voor gezinnen.*
- *Kinderen op jonge leeftijd kennis laten maken met het OV zodat ze dat op latere leeftijd meer gaan gebruiken.*

De landelijke leeftijdskortingen zijn geëvalueerd op 3 criteria: effectiviteit, efficiency en toekomstbestendigheid. Komt de korting bij de juiste doelgroep terecht (effectiviteit)? Leidt dit tot meer reizen (efficiency)? Wordt de derving in de toekomst steeds groter en daarmee financieel lastiger (toekomstbestendigheid). Hieronder volgen de resultaten van de evaluatie.

Effectiviteit

Voor kinderen geldt dat voor alle beleidsdoelstellingen de korting effectief is (de daadwerkelijke doelgroep wordt perfect bereikt).

Voor ouderen is de korting niet effectief. Uit analyse op de indicatoren inkomen en vervoermiddelbezit blijkt dat verreweg het grootste deel van de korting terecht komt bij reizigers die dat in relatie met de beleidsdoelstelling niet nodig hebben. Ze hebben voldoende inkomen en/of een auto ter beschikking.

Efficiency

Voor zowel de leeftijdskortingen voor kinderen als voor ouderen geldt dat de korting ook van toepassing is op bestaande reizigers (de groep die toch al zou reizen). Dit leidt niet altijd tot extra reizen (efficiency is niet optimaal). Voor beide kortingen geldt echter ook dat er sprake is van een relatief meer prijsgevoelige doelgroep. Vandaar de eindscore van +/- op efficiency.

Toekomstbestendig

Bij toekomstbestendigheid hebben we gekeken naar de ontwikkeling van de doelgroep. Een toename van het aandeel in de bevolking van de doelgroep betekent meer derving die door anderen gecompenseerd moet worden. Voor kinderen is de verwachting dat het aandeel ongeveer gelijk blijft (8%). Het aandeel ouderen stijgt van 20% nu naar 23% in 2030 naar 25% in 2040 (van 3,5 mln. nu naar 4,8 mln. in 2050). Bij ongewijzigd beleid zal de overige 75% dit moeten compenseren. Dit is dus niet toekomstbestendig.

In de volgende tabel zijn de resultaten van de evaluatie van de landelijke leeftijdskortingen samengevat.

Tabel 1 Samenvatting beoordeling landelijke leeftijdskortingen

	Effectiviteit	Efficiëntie	Toekomstbestendig
Kinderen 4-11 jaar	+	+/-	+
Ouderen 65-plus	-	+/-	-

De omvang van de totale korting die samenhangt met de landelijke leeftijdskortingen bedraagt ongeveer 29 miljoen euro op jaarbasis.

Regionale leeftijdskortingen

De meeste DO's hebben regionale producten voor kinderen (4-11), ouderen (65+) en jongeren (12-18). Dat laatste is bijzonder omdat er geen landelijke leeftijdskorting voor deze groep is. Blijkbaar is er bijna overal een latente behoefte.

Evaluatie van de regionale leeftijdskortingen is moeilijk omdat er in de meeste gevallen geen of geen duidelijke doelstellingen geformuleerd zijn. Dit speelt vooral bij ouderen.

Voor kinderen liggen de beleidsdoelstellingen van de regionale producten in lijn met de doelstellingen van de landelijke. Blijkbaar is erboven op de landelijke leeftijdskorting behoefte aan/ ruimte voor meer korting. Als we kijken naar de resultaten dan zien we dat de DO's over het algemeen hierover erg positief zijn. Dit is echter niet gebaseerd op nauwkeurig uitgevoerde evaluaties maar op de omvang van de verkoopaantallen.

Bijna alle DO's hebben een product voor jongeren waarbij de doelstellingen vergelijkbaar zijn zoals het bieden van een voordelig alternatief voor veel reizende middelbare scholieren

In de volgende tabel hebben we voorgaande samengevat.

Tabel 2 Samenvatting beoordeling regionale leeftijdskortingen

	DO's met kortingsproduct	Aanwezigheid beleidsdoelstelling	Resultaat
Kinderen 4-11 jaar	90%-100%	+/-	+
Jongeren 12-18 jaar	90%-100%	+/-	+
Ouderen 65-plus	80%-90%	-	?

De omvang van de totale korting die samenhangt met de regionale leeftijdskortingen bedraagt ongeveer 63 miljoen euro op jaarbasis (waarvan 44 miljoen 12-18-jarigen).

Aanbevelingen

Op basis van voorgaande evaluatie komen we tot de volgende aanbevelingen voor deel 2 van het onderzoek:

- Kijk naar alternatieven waarbij de huidige leeftijdskorting voor ouderen wordt vervangen door een kortingsproduct dat beter aansluit bij de beleidsdoelstelling.
- Bij het formuleren van alternatieven handhaaf de leeftijdskorting voor kinderen (4-11 jaar) en kijk of deze geïntegreerd kan worden met regionale kortingen.
- Verken of het mogelijk is een landelijke leeftijdskorting/product of een landelijke standaard voor jongeren (12-18) in te voeren.
- Definieer, ook bij regionale leeftijdskortingen, beleidsdoelstellingen van nieuwe producten/kortingen.
- Evalueer deze beleidsdoelstellingen structureel.

Uitgewerkte alternatieven (deel 2)

Op basis van de aanbevelingen uit deel 1 hebben we gezocht naar alternatieven voor de huidige leeftijdskortingen. Hiervoor hebben we een toetsingskader ontwikkeld en mogelijke alternatieven in beeld gebracht.

Met behulp van de beoordeling van de alternatieven door betrokken partijen (DO's, OV-bedrijven en ROCOV's) zijn hieruit acceptabele alternatieven gefilterd. Vervolgens is hieruit een combinatie, de voorkeursvariant, geselecteerd die zoveel mogelijk invulling geeft aan de aanbevelingen uit deel 1, ongeveer opbrengstenneutraal is en voldoet aan de criteria die bij de ontwikkeling van het nieuwe productenpalet gesteld zijn: eenvoud, eerlijk en flexibel.

Dit leidt uiteindelijk tot een voorkeursvariant die bestaat uit de volgende onderdelen³:

- 1 40% korting op saldoreizen voor minima⁴
- 2 Dal Vrij⁵ voor AOW'ers voor €20 euro per maand
- 3 100% korting op saldoreizen voor kinderen 4-11 jaar

De geschatte opbrengstderving van deze variant bedraagt naar schatting € 30 mln op jaarbasis en is ongeveer gelijk aan de derving van de huidige landelijke leeftijdskortingen (€29 mln op jaarbasis). Op regionaal niveau zullen er verschillen zijn in derving, waardoor opbrengstneutraliteit op concessieniveau niet altijd geborgd is. Dit is inherent aan regionale verschillen. Bij concessies waar bijvoorbeeld relatief minder ouderen zijn en tegelijkertijd meer minima, zal naar waarschijnlijkheid sprake zijn van relatief meer derving (bijv. bij VRA en MRDH). Er zijn echter ook veel concessies waar naar waarschijnlijkheid wel sprake zal zijn van (bijna) opbrengstneutraliteit (of zelfs met minder derving).

De voordelen van de wijzigingen kunnen we als volgt kort samenvatten:

³ Naast het vervallen van de leeftijdskorting voor 65-plussers

⁴ Tot 120% van het bestaansminimum

⁵ Vrij reizen op weekenddagen en in de dalperiode op weekdays (niet in de ochtendspits 6.30-9.00 en avondspits 16.00-18.30)

- De 40% korting voor minima past veel beter bij de beleidsdoelstellingen dan de huidige leeftijdskorting voor ouderen. Een groot deel van de groep ouderen bezit immers over voldoende inkomen en/of een auto.
- Er is daarnaast politieke belangstelling voor een product voor minima. Dit is tot uiting gebracht in de motie Van Ginneken-Van der Graaf, 25 mei 2023 (Motie 29 385, nr. 121) en Kamerbrief (6 december 2023).
- De verhoging van de korting voor kinderen doet recht aan het succes (passend bij beleidsdoelstellingen) van de huidige kortingen en “het woud” van aanvullende regionale producten voor deze doelgroep. Door deze aanpassing wordt de beleidsdoelstellingen nog beter gehaald met een veel eenvoudiger product voor de reiziger.
- Het Dal Vrij product voor AOW’ers kan gezien worden als een compensatie voor het wegvallen van de korting voor ouderen die geen alternatieven hebben en daarom veel gebruik maken van het OV. Deze subgroep binnen de ouderen past wel binnen de beleidsdoelstellingen.

NB. De voorkeursvariant bevat geen voorstel voor een kortingsproduct voor jongeren (12-18) omdat de extra derving (bij een kortingsproduct van 40%) naar schatting € 33 mln bedraagt, waardoor niet kan worden voldaan aan het uitgangspunt van financiële opbrengstneutraliteit. Eventuele negatieve opbrengsteffecten kunnen echter ook uit andere bronnen gefinancierd worden. Mocht dat mogelijk zijn voor deze doelgroep, dan is dit ook een goed alternatief.

Technische haalbaarheid voorkeursvariant

Op basis van gesprekken met Translink en LPR is vastgesteld dat invoering van de producten die onderdeel uitmaken van voorkeursvariant technisch mogelijk zijn. De producten passen binnen de definities van het nieuwe Landelijke Productenpalet en kunnen (door beperkte aanpassingen) opgenomen worden in het LTK.

Mogelijk risico’s voorkeursvariant

Zoals bij elke aanpassing zijn er risico’s. De belangrijkste zijn:

A. Medewerking gemeenten

De rol van de gemeenten in dit proces is niet geheel nieuw, maar omvangrijker en is essentieel voor het slagen van het minimaproduct. De risico’s die hiermee samenhangen kunnen beperkt worden door tijdig de gemeenten te ondersteunen bij het invullen van die rol. Belangrijk hierbij zijn:

1. Het geven van goede informatie, motivatie en instructie;
2. Het aanbieden van gebruiksvriendelijk applicaties;
3. Het vinden van aansluiting bij bestaande toetsingsmogelijkheden/registraties van gemeenten;
4. Ervoor zorgen dat er geen (noemenswaardige) extra inspanningen verricht hoeven te worden;
5. Waarborging privacygevoelige gegevens;
6. Het aanvragen van het product gebruiksvriendelijk maken voor reizigers.

B. De hoogte van de derving die samenhangt met de nieuwe producten

De inschatting van de dervingen is voor een belangrijk deel gebeurd op basis van een periode waarin het reisgedrag beïnvloed was door corona. Hiervoor is wel gecorrigeerd maar daardoor zijn de resultaten wel onnauwkeuriger. Daarnaast was de focus in dit onderzoek op het landelijk beeld. Daarom is het verstandig om in overleg tussen opdrachtgever en opdrachtnemer deze risico’s op regionaal niveau te bespreken.

0 Aanleiding en doelstelling onderzoek

Sinds de invoering van de Wet Personenvervoer zijn decentrale OV-autoriteiten (DO's) tariefbevoegd. Dat betekent dat elke DO zijn eigen tarieven (soort producten en tariefhoogte) in haar regio mag vaststellen.

Om te voorkomen dat reizigers bij een overstap naar een andere regio te maken krijgen met forse tariefdrempels hebben de DO's landelijke afspraken gemaakt met betrekking tot een aantal interoperabele⁶ producten (bijvoorbeeld: het saldoreizen) en tariefhoogtes (bijvoorbeeld: de vaste voet in het saldoreizen). Hiertoe hebben de DO's in 2009 het Convenant Landelijk Tarievenkader (LTK) opgesteld.

In dit LTK zijn ook afspraken met betrekking tot leeftijdskorting opgenomen. Dit zijn afspraken die al sinds 1980 (de invoering van een landelijk tariefsysteem, toen de strippenkaart) golden. Kinderen tot en met 3 jaar reizen gratis, kinderen van 4 tot en met 11 jaar en 65-plussers hebben 34% korting als ze op saldo reizen. Regionaal worden daar soms extra leeftijdskorting met regionaal geldende leeftijdsgrenzen en kortingspercentages aan toegevoegd.

Als we naar de landelijke leeftijdskorting kijken dan zien we dat sinds 1980 er geen herijking is geweest (passen deze leeftijdskorting nog wel bij de beleidsdoelstellingen?). Dit heeft tot gevolg dat door gewijzigde omstandigheden (bijvoorbeeld: ouderen hebben nu relatief een veel beter inkomen dan in 1980) de leeftijdskorting misschien niet meer de beoogde effecten hebben.

Gelet op voorgaande hebben de DO's besloten⁷ om mogelijkheden te creëren in het LTK om deze leeftijdskorting voor kinderen en ouderen te herzien waarbij ook gekeken kan worden naar een alternatief waarbij kortingen naar doelgroep (bijvoorbeeld minima) gaan gelden.

Om hier invulling aan te geven is Schepers Opbrengsten & Tarieven opdracht gegeven een onderzoek uit te voeren met de volgende doelstellingen:

3. Evaluatie van de huidige leeftijdskorting. In hoeverre dragen deze leeftijdskorting bij aan beleidsdoelen die met deze beleidsdoelen worden geprobeerd te bereiken. Regionale leeftijdskorting dienen hierbij ook meegenomen te worden.
4. Uitgewerkte alternatieven die meer kunnen bijdragen aan de beleidsdoelen van de DO's. Uitgangspunt hierbij vormen de beleidsdoelstellingen van de huidige leeftijdskorting. Voor deze alternatieven geldt dat ze:
 - Passen binnen de tariefbevoegdheden van de concessieverleners
 - Zodanig uitgewerkt zijn dat vervoerders snel een productvoorstel kunnen maken
 - Passen binnen het nieuwe productenpalet

Het onderzoek is begeleid door een groep waarin alle DO's, een vertegenwoordiging van OV-bedrijven en een vertegenwoordiging van reizigers (ROCOV's) deelnamen. Enerzijds was deze brede samenstelling van belang voor het draagvlak van de resultaten anderzijds ook voor kennisontwikkeling/-ontsluiting. Dat laatste heeft plaatsgevonden aan de hand van een 5-tal bijeenkomsten waarin richting, analyses en conclusies van het onderzoek zijn gedeeld en besproken. Daarnaast zijn er een tweetal

⁶ Geldig in alle regio's en geen boete bij grensoverschrijding

⁷ Interprovinciaal Overleg Bestuurlijke Adviescommissie Mobiliteit, d.d. 12 januari 2023

uitvragen/enquêtes onder de begeleidingsgroep uitgevoerd waarmee eerst informatie over bestaande regionale producten is opgehaald en later mogelijke nieuwe alternatieven door alle partijen zijn getoetst.

Het onderhavige onderzoek betreft een inhoudelijk onderzoek waarin o.a. vervoerkundige en financiële afwegingen worden gemaakt. De resultaten van het onderzoek vormen input voor verdere besluitvorming.

In deze rapportage vindt u de resultaten van dit onderzoek. Deze rapportage bestaat, in lijn met de doelstellingen van het onderzoek, uit 2 samenhangende delen.

In deel 1 evalueren we de huidige leeftijdskortingen. Hierbij komen naast zaken zoals definities, beleidsdoelstellingen en de eigenlijke evaluatie ook een kijkje in het verleden en de toekomst aan de orde. Dit helpt om de huidige situatie beter te begrijpen en om toekomstbestendige keuzes te maken.

In deel 2 komen we tot uitgewerkte sets alternatieven.

Hiertoe brengen we eerst mogelijke alternatieven, op productniveau, in beeld. Deze zijn vervolgens met afgesproken toetsingscriteria getoetst waarbij de beleidsdoelstellingen richtinggevend waren.

Vervolgens zijn acceptabele alternatieven gecombineerd tot sets die als totaal minimaal opbrengstneutraal zijn ten opzichte van de huidige situatie.

Deze sets zijn vervolgens geordend naar aantrekkelijkheid waarbij de meest aantrekkelijke verder zijn uitgewerkt.

Enkele algemene opmerkingen vooraf die van belang zijn bij de interpretatie van de resultaten:

- De opbrengsten en tarieven in deze rapportage hebben allemaal betrekking op prijspeil 2023⁸.
- Genoemde opbrengsten hebben betrekking op regionaal OV (bus/tram/metro) maar zijn exclusief regionale trein en exclusief opbrengsten van het studentenreisrecht (SOV).
- Bij de resultaten is aangesloten bij de rapportage “Resultaten onderzoek productenpalet fase 2, Panteia” en berekeningen met de tool Productenpalet.
- Voorgaande betekent dat gebruik is gemaakt van gegevens over de periode september 2021 t/m april 2022. Deze zijn eerst opgehoogd naar een jaar en daarna naar de periode vóór corona (2019). In de tekst verwijzen we daarnaar als ‘in 2022’.
- Bij de afwegingen tussen verschillende producten/tarieven is alleen de financiële component meegenomen (goedkoopste product wordt gekozen).
- Bij aanpassingen van tarieven is geen rekening gehouden met prijselasticiteiten.
- Specifieke gegevens over regionale tarieven hebben betrekking op het kalenderjaar 2022.

⁸ Gekozen is voor een zo actueel mogelijke situatie. De kwantiteiten zijn gebaseerd op 2022, het meest actuele jaar waarvoor deze gegevens beschikbaar zijn. Het tariefniveau heeft betrekking op de huidige situatie, 2023.

Deel 1 Evaluatie van de huidige leeftijdskortingen

1.1 Definitie, beleidsdoelstellingen en kengetallen huidige landelijke⁹ leeftijdskortingen

Definitie en afbakening

Onder leeftijdskortingen verstaan we kortingen die direct samenhangen met het kenmerk leeftijd van een individueel persoon.

In Nederland zijn DO's verantwoordelijk voor de tarieven in het regionaal OV (bus, tram, metro en regionaal spoor) in hun eigen gebied (provincie of vervoerregio) en daarmee ook voor de leeftijdskortingen.

De DO's hebben in 2009 gezamenlijk in het LTK een aantal afspraken gemaakt omdat o.a.:

Het uit het oogpunt van helderheid voor de reiziger en openbaarvervoerbedrijven die concessiehouder zijn wenselijk is om landelijke afspraken te maken over onderdelen van het tarievenbeleid inzake de OV-chipkaart en die vast te leggen in een convenant;

In het verlengde van dit genoemde LTK worden jaarlijks de "Uitvoeringsregels LTK" geactualiseerd. In deze uitvoeringsregels zijn de artikelen met betrekking tot landelijke leeftijdskortingen opgenomen.

In de Uitvoeringsregels 2023 zijn deze als volgt geformuleerd:

Artikel 2. Gratis reizen

Geen vervoerprijs is verschuldigd voor:

a. Personen jonger dan vier jaar mits voor hen geen afzonderlijke zitplaats wordt verlangd

Artikel 3. Ouderen- en kinderen korting

a. Personen in de leeftijd van vier tot en met elf jaar en van 65 jaar en ouder krijgen bij gebruik van een persoonlijke OV-chipkaart een korting op de standaard ritprijs, zoals vermeld in artikel 2 van het Convenant.

b. Deze korting wordt afzonderlijk berekend voor het basistarief, bedoeld in artikel 5 van deze uitvoeringsregels en voor het kilometertarief.

Voor dit deel van het onderzoek beperken we ons tot de leeftijdskortingen zoals genoemd onder artikel 3, ouderen- en kinderkorting. Hoewel de leeftijdskorting voor personen jonger dan 4 jaar in de uitvoeringsregels is opgenomen vormt discussie hierover geen onderwerp voor de DO's omdat deze wettelijk is vastgelegd.

⁹ In paragraaf 1.4.3 komen de regionale leeftijdskortingen aan de orde.

Beleidsdoelstellingen

De beleidsdoelstellingen van dit onderzoek zijn de meetlat waarlangs we de effecten van de leeftijdskortingen leggen. Hoe nauwkeuriger we de beleidsdoelstellingen formuleren hoe beter de evaluatie kan plaatsvinden.

Hetzelfde geldt later ook voor fase 2 van het onderzoek. Met nauwkeurig (en juiste en complete) geformuleerde beleidsdoelstellingen is de kans het grootst dat producten ontwikkeld worden die daaraan voldoen.

Omdat er geen expliciet geformuleerde beleidsdoelstellingen zijn hebben we deze ten behoeve van dit onderzoek samen met de begeleiders van dit onderzoek als volgt geformuleerd:

Ouderenkorting

- *Het mobieler maken en houden van mensen met minder alternatieve opties door het OV voor hen financieel bereikbaar te houden.*

Kinderenkorting

- *Kinderen de mogelijkheid bieden zelfstandig te reizen.*
- *Het aantrekkelijker maken van OV voor gezinnen.*
- *Kinderen op jonge leeftijd kennis laten maken met het OV zodat ze dat op latere leeftijd meer gaan gebruiken.*

Kengetallen

In de volgende tabellen laten we de omvang van het aantal rechthebbenden (hoeveel mensen hebben recht op de leeftijdskorting) en een aantal kengetallen met betrekking tot de landelijke leeftijdskorting zien¹⁰.

Tabel 1.1.1 Aantal rechthebbenden landelijke leeftijdskorting in 2022¹¹

Leeftijdscategorie	Aantal personen (* mln)	Aandeel in totaal
4 t/m 11 jaar	1,4	8,2%
65 plus	3,5	20,0%
Overig	12,7	71,8%
Totaal	17,6	100%

In 2022 zijn er 1,4 mln kinderen en 3,5 mln. ouderen die recht hebben op de landelijke leeftijdskorting.

Tabel 1.1.2 Kengetallen gebruik landelijke leeftijdskorting

Leeftijdscategorie	Reizen (*mln)	Ritten (*mln)	Kilometers (*mln)	Schaduwritprijs (*mln €)
4 t/m 11 jaar	5,4	7,2	32,0	11,9
65 plus	31,7	44,4	212,8	73,9
Overig	526,3	706,4	4.103,6	1.315,8
Totaal	563,4	758,0	4.348,4	1.401,6

In 2022 werden er 5,4 mln. reizen (gecorrigeerd voor coronaeffect) gemaakt door kinderen op het landelijke leeftijdsproduct. Gemiddeld is dat ongeveer 4 reizen per rechthebbend kind per jaar. Als we deze 5,4 mln. reizen waarden tegen het normale saldotarief dan bedraagt de waarde 11,9 mln. euro.

Door 65-plussers werden er in 2022 31,7 mln. reizen (gecorrigeerd voor coronaeffecten) op het landelijke leeftijdsproduct gemaakt. Gemiddeld is dat 9 reizen per rechthebbende 65-plusser. Als we deze 31,7 mln. reizen waarden tegen het normale saldotarief dan bedraagt de waarde 73,9 mln. euro.

In de volgende tabel laten we de opbouw van de totale opbrengsten tegen schaduwritprijs zien.

Tabel 1.1.3 Verdeling opbrengst leeftijdskorting tegen schaduwritprijs over reizigers en korting

Leeftijdscategorie	Schaduwritprijs (* mln €)	Reizigersopbrengst (*mln €) (=66%)	Korting (*mln €) (=34%)
4 t/m 11 jaar	11,9	7,8	4,0
65 plus	73,9	48,7	25,1
Totaal	85,7	56,6	29,1

¹⁰ In paragraaf 1.4.3 gaan we verder in op de regionale leeftijdskorting

¹¹ Bron: CBS

Uit deze tabel is te lezen dat de som van de kortingen als gevolg van de landelijke leeftijdskortingen 29,1 mln. euro bedraagt. Dat is ongeveer 2% van de landelijke reizigersopbrengsten (ongeveer 1.400 mln euro op jaarbasis) in het stads- en streekvervoer. Uit verdere analyse blijkt dat het aandeel van de reizen van kinderen met landelijke leeftijdskortingen in de totale verzameling reizen ongeveer 1% bedraagt. Het aandeel van 65-plusser ongeveer 5%.

Kinderen en ouderen die recht hebben op landelijke leeftijdskortingen maken ook gebruik van andere producten (vooral regionale kortingsproducten). Uit verdere analyse blijkt dat het aandeel reizen met landelijke leeftijdskortingen ongeveer 60% is. Dat betekent dat ze nog 40% op andere producten reizen.

In totaal nemen kinderen en ouderen ongeveer 6%¹² van het totale reisvolume in het regionaal OV in terwijl het aandeel in de bevolking bijna 30% is. Dit betekent dat ze relatief minder met het OV reizen¹³.

¹² = 245mln/ 4.348 mln reizigerskilometers zie tabel 1.1.2

¹³ Dit wordt veroorzaakt doordat de mobiliteit (totaal aantal gereisde kilometers) en /of de modal-split regionaal OV (aandeel regionaal OV binnen de totale mobiliteit) lager is

1.2 Ontwikkeling leeftijdskortingen in de tijd

In 1980 is het Nationaal Tarief Systeem ingevoerd met daarin (landelijke) leeftijdskortingen op de strippenkaart, sterabonnementen en netabonnementen. In eerste instantie was die korting 50%, vanaf de jaren 90 is deze korting langzaam verlaagd tot 34% in 2004. Vanaf dat moment is deze korting stabiel gebleven. De korting was oorspronkelijk van toepassing voor kinderen van 4-9 jaar en 65-plussers. In 1987 is de leeftijdsgrens voor kinderen verhoogd naar 11 jaar¹⁴¹⁵.

Het Nationaal Tarief Systeem was geldig op het gehele stad-streekvervoer met bus, tram en metro en niet op de trein. De NS had haar eigen tariefsysteem.

De redenen om een Nationaal Tarief Systeem in te voeren waren divers, de belangrijkste hiervan waren:

- Tot 1980 had elk OV-bedrijf zijn eigen tariefsysteem met eigen tariefgrondslag en tariefberekening al dan niet met een degressief tarief of basistarief. Dit betekende voor de reiziger die overstapte tussen verschillende bedrijven dat ze relatief veel duurder uit waren.
- Tot de jaren 60 in de vorige eeuw was het OV kostendekkend. Daarna daalde de kostendekkingsgraad (opbrengsten/kosten*100%) steeds verder tot ver onder de 100%. Dit betekende dat de tekorten van de OV-bedrijven door de overheid aangevuld moesten worden. Deze zogenaamde “openeinderegeling” was een doorn in het oog van de rijksoverheid die meer grip op de sector wilde. Voor een deel is dat gebeurd door de tariefverantwoordelijkheid naar zich toe te trekken. Hierdoor kreeg de rijksoverheid meer sturing op de kostendekkende functie van de opbrengsten.

Zoals gezegd had elk vervoerbedrijf haar eigen tariefsysteem met elk haar eigen kortingen. In het Nationaal Tariefsysteem werden deze geüniformeerd voor geheel Nederland. De belangrijkste kortingen betroffen:

- Voor frequente reizigers, hiervoor kwamen (ster-)abonnementen beschikbaar die voor reizigers die veel reisden goedkoper waren, ook de 45 strippenkaart was relatief iets goedkoper dan de 15 strippenkaart.
- Voor overstappers op de trein, omdat de NS haar eigen tariefsysteem had waren overstappers tussen regionaal OV en trein relatief duur uit. Voor deze groep zijn specifieke kaartjes ontwikkeld (zogenaamde stad/streksupplementen) met korting.
- Voor specifieke leeftijden, voor ouderen (65plus) en kinderen (oorspronkelijk 4 t/m 9 jaar).

Een deel van de argumentatie voor de korting voor kinderen kwam voort uit het feit dat 2 kinderen van 4 t/m 9 jaar samen maar 1 zitplaats innamen. Voor ouderen is in de jaren 70 de 65plus- pas ingevoerd waarmee zij zich konden identificeren om daarmee korting op diverse producten en diensten te krijgen. De gedachte hierbij was dat een groot deel van deze groep relatief weinig inkomen had en ze door deze kortingen zo lang mogelijk actief kon deelnemen in de maatschappij. In het begin van de jaren 80 was

¹⁴ Oorspronkelijk was er ook een leeftijdskorting voor jeugdigen van 12-18 jaar. Deze is in sommige regio's nog van toepassing op (ster-)abonnementen.

¹⁵ Bron: Databank WROOV

de hoogte van de AOW relatief nog niet zo hoog en de regeling voor samenwonende ouderen minder goed (slechts 1 (de man) had recht op een AOW-uitkering). Ook de aandelen personen met en de hoogte van de aanvullende pensioenen waren veel lager.

Sinds 1980 zijn er diverse aanpassingen in de bekostigingssystematiek, organisatie van de sector en tariefsystemen geweest. Deze hebben echter op geen enkel moment tot een heldere beschrijving van de beleidsdoelstellingen en aanpassing van de leeftijdskortingen geleid.

Bekostigingssystematiek

In de loop van de tijd is de grondslag waarop subsidie aan het OV is toegekend een aantal keren aangepast. De financiële effecten van de leeftijdskortingen werden daardoor steeds verschillend.

Vanaf 1969	Tekorten afdekken. De derving van de opbrengsten door de leeftijdskortingen worden gesubsidieerd.
Vanaf 1990	Op basis van plaats kilometers (het vervoeren van 1 zitplaats in een vervoermiddel over een afstand van 1 kilometer). Dit systeem had perverse prikkels. Aanbod (het rijden van bussen) was belangrijker dan vraag (het vervoeren van reizigers). Leeftijdskortingen leiden tot minder opbrengsten.
Vanaf 1993	Op basis van reizigerskilometers. De extra reizigerskilometers door de leeftijdskortingen worden gesubsidieerd.
Vanaf 1998	Opbrengstsuppletie. Leeftijdskortingen leiden tot derving van opbrengsten en daarmee ook tot minder subsidie. Dit is opgelost door een opbrengstsubsidie van een ander ministerie (sociale zaken) en deze opbrengstsubsidie ook mee te tellen voor de opbrengstsuppletie
Vanaf 2005	Brede Doel Uitkering berekend op basis van structuurkenmerken van de provincie/regio. Leeftijdskortingen leiden tot derving van opbrengsten maar niet tot derving van subsidie.

Geen enkele van deze aanpassingen heeft tot een herijking van de leeftijdskortingen geleid.

Decentralisatie

Per 1 januari 1998 is het stads- en streekvervoer gedecentraliseerd. Dat wil zeggen dat de bevoegdheden en middelen overgedragen zijn aan de provincies en vervoerregio's (de DO's). In eerste instantie bleef het Nationaal Tarief Systeem gehandhaafd. De DO's konden daarnaast of eigenlijk daarbovenop eigen tarieven invoeren. In de praktijk betekende dit dat de mogelijkheden heel beperkt waren doordat eigenlijk alleen lagere (dan het NTS) tarieven aantrekkelijk waren. Het omvangrijke NTS fungeerde als een soort bovengrens voor lokale tarieven. Bij de overgang van bevoegdheden is er geen fundamentele discussie gevoerd over de landelijke leeftijdskortingen.

Invoering OV-chipkaart

De invoering van de OV-chipkaart heeft tot een nieuw tariefassortiment geleid waarbij de tariefgrondslag van zone naar kilometer is gegaan. Hierdoor zijn de op zones gebaseerde abonnementen (sterabonnementen en stad/streek supplementen) in het landelijk assortiment gesneuveld inclusief de landelijke leeftijdskortingen daarbij. Voor een deel zijn deze weer opgenomen in de vervangende regionale producten. De afwegingen met betrekking tot het afschaffen van landelijke abonnementen en daarbij horende leeftijdskortingen hadden vooral betrekking op de (niet gewenste) zonegrondslag en eigenlijk niet op de daarbij behorende leeftijdskortingen. In het saldoreizen werd de leeftijdskorting 1 op 1 overgenomen van de situatie met strippenkaarten (34% korting voor 4-11-jarigen en 65-plussers).

Ook hier gold dat er geen inhoudelijke discussie is gevoerd met betrekking tot de leeftijdskorting. Men was meer bezig om bestaande en nieuwe alternatieven technisch mogelijk te maken.

1.3 Toekomst

Om een afweging te maken ten aanzien van de landelijke leeftijdskortingen is niet alleen een evaluatie van de huidige situatie maar ook een kijkje in de toekomst van belang. Wat zijn daarbij factoren die van invloed zijn op de resultaten van de leeftijdskortingen.

Hiertoe kijken we naar de ontwikkeling van de leeftijdsopbouw.

Deze is van belang om een beeld te krijgen van de 'financiële druk' die de leeftijdskortingen in de toekomst met zich meebrengen.

Ontwikkeling leeftijdsopbouw

Tabel 1.3.1 Ontwikkeling rechthebbenden leeftijdskortingen in de tijd (bron CBS)

Jaar	4 t/m 11 jaar		65 plus		Totaal
	Personen (* mln)	Aandeel in totaal	Personen (* mln)	Aandeel in totaal	Personen (*mln)
1980	1,8	12,4%	1,6	11,5%	14,1
2022	1,4	8,2%	3,5	20,0%	17,6
2030	1,5	7,9%	4,2	22,7%	18,6
2040	1,7	8,7%	4,8	25,0%	19,3

Ter vergelijking hebben we niet alleen de getallen voor de toekomstige situatie (schattingen voor 2030 en 2040) maar ook die voor het startjaar van het Nationaal Tarief Systeem voor de landelijke leeftijdskortingen vermeld.

We zien dat de omvang van de groep 4-11-jarigen eerst gedaald is van 1,8 ml. naar 1,4 mln. maar daarna ongeveer een gelijke groei vertoont als die van de totale bevolking waardoor het aandeel in die totale bevolking rond de 8% blijft schommelen.

Voor de groep 65-plussers zien we dat er niet alleen een aanzienlijke groei heeft plaatsgevonden tussen 1980 en 2022 maar ook dat die groei zich ook in de toekomst doorzet. Het aandeel 65-plusser stijgt van 1,6 ml. in 1980 naar 3,5 mln. in 2022 naar 4,8 mln. in 2040. Ook relatief (aandeel in de totale bevolking) stijgt het aandeel van deze groep fors van 11,5% in 1980 naar 20,0% in 2022 naar 25% in 2040.

Wat betekent dit nu? Bij een gelijkblijvend reis- en aankoopgedrag neemt de omvang van de korting die aan deze groep wordt verleend fors toe. Omdat er ook sprake is van een aanzienlijke relatieve groei betekent dit dat de financiële druk op andere tarieven, financiering of omvang van het aanbod toeneemt.

Ofwel, handhaving van de kortingen voor ouderen had/heeft gevolgen voor:

- De tarieven van andere groepen reizigers (en/of)
- De hoogte van de subsidie door overheden (en/of)
- De omvang van het aanbod

Immers, openbaar vervoer is niet gratis en moet bekostigd worden.

1.4 Evaluatie

1.4.1 Effectiviteit (doeltreffendheid)

Bij effectiviteit gaat het erom in hoeverre de daadwerkelijke doelgroep wordt bereikt c.q. de korting van toepassing is op de doelgroep. De doelgroep volgt uit de beleidsdoelstellingen. We beoordelen dit per leeftijdskorting en doelstelling afzonderlijk.

Kinderkorting

Kinderen de mogelijkheid bieden zelfstandig te reizen

Hoewel in deze leeftijdscategorie slechts een klein percentage zelfstandig reist (we schatten dit op ongeveer 25%¹⁶) leren kinderen ook door het onder begeleiding reizen om zelfstandig te reizen. Vanuit dat oogpunt is de kinderkorting heel erg effectief.

Het aantrekkelijker maken van OV voor gezinnen

Een korting voor kinderen pakt, afhankelijk van de samenstelling van het reizende gezin, voor het gehele gezin anders uit. Ter illustratie:

Samenstelling reizende gezin Korting op prijs gezin

- | | |
|------------------------|-----|
| • 1 ouder+ 1 kind | 17% |
| • 1 ouder+ 2 kinderen | 24% |
| • 2 ouders + 1 kind | 11% |
| • 2 ouder + 2 kinderen | 17% |
| • 1 kind alleen | 34% |

Toch geldt dat voor **alle** gezinnen (met kinderen in de leeftijd van 4-11 jaar) het OV door de leeftijdskorting goedkoper is. Ook hier kun je dus zeggen dat deze doelstelling voor iedereen effectief is.

Kinderen op jonge leeftijd kennis laten maken met het OV zodat ze dat op latere leeftijd meer gaan gebruiken

Dit spreekt voor zich. Elke reis van een kind met het OV vergroot de kennis van het OV-systeem en het reizen met het OV en maakt de drempel om op latere leeftijd van het OV-gebruik te maken lager.

Gebruik

In 2022 werden er, door de 1,4 mln. rechthebbende kinderen, 5,4 mln.¹⁷ reizen op het landelijke leeftijdsproduct gemaakt. Gemiddeld is dat ongeveer 4 reizen per rechthebbend kind.

¹⁶ Geschat op basis van gelijke verdeling reizen over leeftijden en aanname dat kinderen tot en met 7 jaar altijd onder begeleiding reizen, vanaf 8 jaar neemt het aandeel dat zelfstandig reist per jaar met 20% toe (expert opinion)

¹⁷ Gecorrigeerd voor coronaeffect

Ouderenkorting

Het mobieler maken en houden van mensen met minder alternatieve opties door het OV voor hun financieel bereikbaar te houden

Om iets meer te zeggen over de effectiviteit is de zinssnede “met minder alternatieve opties” relevant. Hoe komt het dat 65-plussers mogelijk minder alternatieve opties hebben? Mogelijke oorzaken hiervoor zijn:

- De financiële situatie
- Het vervoermiddelbezit
- Uitwijkmogelijkheden (verplaatsing overbodig maken)
- Sociale contacten die kunnen helpen met verplaatsing

We willen eigenlijk antwoord op de vraag welke 65-plussers hebben “minder alternatieve opties” doordat ze onvoldoende financiële middelen hebben en/of geen geschikte vervoermiddelen bezitten en/of geen uitwijkmogelijkheden hebben en/of geen sociale contacten kunnen inzetten.

Beantwoording van deze vraag in het kader van dit onderzoek gaat te ver, want dat zou een onderzoek op zich worden. Wat we wel kunnen is op basis van beschikbare info/data inzichten geven. Ten aanzien van de eerste 2 genoemde oorzaken kan dat.

De financiële situatie

Vragen die hierbij spelen zijn:

1. Is de financiële situatie van 65-plussers op dit moment zoveel minder dan dat van anderen dat dit een specifieke leeftijds-korting rechtvaardigt?
2. Vormt het vervoermiddelenbezit voor ouderen een beperking?

De ingang die we hierbij steeds kiezen is het gezin (gezinsinkomen en vervoermiddelbezit gezin).

Hierbij hebben we gebruik gemaakt van door het CBS uitgevoerde ODIN- (Onderweg in Nederland) onderzoeken. Met deze onderzoeken worden jaarlijks de mobiliteits- en achtergrondgegevens van ongeveer 60.000 personen¹⁸ verzameld. Deze personen worden gevraagd alle verplaatsingen van één geselecteerde dag te vermelden. Deze dagen worden gespreid over het jaar. Met behulp van ophoogfactoren worden deze gegevens vertaald naar de totale (geheel jaar en alle inwoners) mobiliteit in Nederland.

Een van de achtergrondkenmerken betreft het gestandaardiseerd besteedbaar inkomen. Dit kenmerk hebben we gebruikt om personen in te delen in inkomensklassen. Deze indeling (in 10 qua omvang gelijke klassen) is ook afkomstig van het CBS.

Het **gestandaardiseerd besteedbaar inkomen** is het besteedbaar inkomen gecorrigeerd voor verschillen in grootte en samenstelling van het huishouden. Deze correctie vindt plaats met behulp van equivalentiefactoren. In de equivalentiefactor komen de schaalvoordelen tot uitdrukking die het gevolg zijn van het voeren van een gemeenschappelijke huishouding. Met behulp van de equivalentiefactoren

¹⁸ In combinatie met de gehanteerde steekproeftrekking en ophoogfactoren vormen de resultaten een representatief beeld naar o.a. leeftijd, geslacht, stedelijkheidsgraad etc.

worden alle inkomens herleid tot het inkomen van een eenpersoonshuishouden. Op deze wijze zijn de welvaartsniveaus van huishoudens onderling vergelijkbaar gemaakt. Het gestandaardiseerd inkomen is dus een maat voor de welvaart van een huishouden.

Resultaten en bevindingen¹⁹

Allereerst hebben we de groep volwassenen vanaf 18 tot 65 jaar geselecteerd. Hieruit hebben we de groep studenten/scholieren verwijderd omdat deze groep een qua inkomen en OV-gebruik (studentenkaart) heel specifiek en afwijkend gedrag heeft. De groep die overblijft hanteren we als referentiegroep. Vervolgens hebben we de groep ouderen, vanaf 65 jaar, en daarna hieruit weer de groep met bus/tram/metro²⁰ (b/t/m) gebruikers geselecteerd. Per groep hebben we steeds de verdeling over besteedbaar inkomen gemaakt. In de eerste 10% groep zitten dus bijvoorbeeld de personen die een “gestandaardiseerd inkomen” hebben dat tot de laagste 10% van geheel Nederland behoort.

Tabel 1.4.1.1 Verdeling ouderen met b/t/m gebruik over gestandaardiseerd besteedbaars gezinsinkomensgroepen in vergelijking met alle ouderen en referentiegroep

Gestandaardiseerd Besteedbaar inkomen	Referentiegroep >=18 jaar <65 jaar excl. Studenten		Ouderen >=65 jaar		Ouderen Met bus/tram/metro gebruik	
	%	Cumulatief %	%	Cumulatief %	%	Cumulatief %
Eerste 10% groep	8,0%	8,0%	3,2%	3,2%	4,6%	4,6%
Tweede 10% groep	7,1%	15,1%	10,1%	13,3%	13,1%	17,7%
20% tot en met 50% ²¹	22,7%	37,8%	43,2%	56,5%	39,1%	56,7%
Hoogste 50% ²²	59,6%	97,4%	43,2%	97,7%	42,4%	99,1%
Inkomen onbekend	2,6%	100,0%	0,3%	100,0%	0,9%	100,0%
Totaal	100,0%		100,0%		100,0%	

Wat volgt nu uit deze tabel:

1. Allereerst dat de referentiegroep (vanaf 18 tot 65 jaar en excl. Studenten) relatief minder (dan de 10% die geldt voor de gehele populatie) in de lage inkomensgroepen zit.
2. Als we de verdeling van de ouderen vergelijken met de referentiegroep dan zien we dat ouderen relatief minder in de allerlaagste inkomensgroep (door AOW en pensioen) maar juist weer meer in de 2^e (tweede 10%) en derde (20% tot en met 50%) zitten en daardoor ondervertegenwoordigd zijn in de hogere-inkomensgroepen. Kort samengevat: ouderen zitten relatief weinig in de allerlaagste inkomensgroep maar relatief veel in de groepen daarboven tot het gemiddelde inkomen.
3. Als laatste kijken we naar de groep ouderen die gebruik maakt van b/t/m. De verdeling lijkt op die van alle ouderen. We zien alleen dat de laagste 2 inkomensgroepen iets meer vertegenwoordigd zijn bij de b/t/m reizigers. Kort samengevat het inkomen van ouderen heeft

¹⁹ Hier beperken we ons tot een analyse op landelijk niveau, in paragraaf 1.4.3 volgt een vergelijkbare analyse waarin we de verschillen op regionaal niveau laten zien.

²⁰ In ODIN wordt geen onderscheid gemaakt tussen vervoer op het hoofdrailnet van NS en op het Regionaal spoor.

²¹ Samenvoeging van de 3^e, 4^e en 5^e groep

²² Samenvoeging van de 6^e, 7^e, 8^e, 9^e en 10^e groep

slechts beperkt invloed op het b/t/m gebruik. Of anders gezegd ouderen met hogere inkomens maken ongeveer in vergelijkbare mate gebruik van b/t/m als ouderen met weinig inkomen.

Op basis van voorgaande kunnen we stellen dat, als we inkomen een indicator voor mogelijke alternatieven zien, de 65 plus korting niet effectief is.

Het vervoermiddelenbezit

In de volgende tabel laten we zien in hoeverre 65-plussers in hun gezin beschikken over gemotoriseerde voertuigen²³.

Tabel 1.4.1.2 Verdeling ouderen over vervoermiddelenbezit gemotoriseerd vervoer²⁴

Geen gemotoriseerd vervoermiddel	Minimaal 1 auto	Minimaal 1 motor	Minimaal 1 bromfiets	Minimaal 1 snorfiets	Minimaal 1 elektrische fiets	Onbekend	Totaal
16,7%	77,7%	0,2%	0,3%	0,6%	4,4%	0,1%	100,0%

De tabel dient van links naar rechts gelezen te worden. 16,7% van de 65plussers is onderdeel van een gezin waarin geen gemotoriseerd vervoermiddel beschikbaar is. In 77,7% van de gevallen is minimaal 1 auto beschikbaar. In 0,2% van de gevallen is geen auto beschikbaar maar wel een motor. In 0,3% van de gevallen is geen auto en geen motor maar wel een bromfiets beschikbaar. Enz.

Opgemerkt kan worden dat niet alleen gemotoriseerde voertuigen bijdragen aan de doelstelling. Men kan immers ook gebruik maken van een “gewone” fiets. Van de 65-plussers die niet over gemotoriseerd vervoer bezitten zegt 2/3 nooit of bijna nooit gebruik te maken van een gewone fiets. In landelijke gebieden ligt dit aandeel iets hoger en in sterk stedelijke gebieden iets lager.

De categorie “Geen gemotoriseerd vervoermiddel” is sterk gecorreleerd met het inkomen. In de laagste 20% (op basis van gestandaardiseerd gezinsinkomen) is het aandeel tussen de 35% en 40%. In de hoogste 10% nog geen 4%. Daarnaast is er een sterke correlatie tussen het vervoermiddelbezit en de stedelijkheidsgraad. In sterk stedelijk gebieden is het aandeel zonder gemotoriseerd vervoermiddel bijna 30% terwijl dat in landelijke gebieden net iets boven de 10% ligt. (De regionale spreiding komt verder en later aan de orde in paragraaf 1.4.3)

²³ Het bezit van gemotoriseerde vervoermiddelen is een indicator voor de mobiliteit voor de langere afstanden. Voor korte afstanden zijn lopen en fietsen met “gewone” fiets ook alternatieven.

²⁴ ODIN 2019-2021

In de ODIN onderzoeken is gevraagd naar het verplaatsingsgedrag op een aangewezen dag. Als een respondent geen verplaatsing vermeldt, wordt er gevraagd wat de reden daarvoor is.

Tabel 1.4.1.3 Verdeling ouderen over reden geen verplaatsing op een dag

Reden	Aandeel
Respondent heeft verplaatsing(en)	65,6%
Ziekte en/of blessure	2,4%
Lichamelijke beperkingen en/of handicap	4,5%
Weersomstandigheden	3,0%
Thuiswerken of beroep aan huis	<1 %
Studie thuis	<1 %
Zorg voor gezinsleden	1,0%
Geen activiteiten buitenshuis	14,9%
Vervoer was te duur	<1%
Geen geschikt vervoer beschikbaar	<1 %
Verblijf in het buitenland	1,8%
Andere reden	6,3%
Totaal	100,0%

Uit deze tabel volgt dat slechts een heel klein deel aangeeft dat de reden voor geen verplaatsingen “Vervoer was te duur” betreft, maar dat de belangrijkste reden “Geen activiteiten buitenshuis” is.

Hier behoeft natuurlijk enige nuance. De lange termijn reden van “Geen activiteiten buitenshuis” kan, naast andere redenen zoals fysieke gesteldheid en kosten van activiteiten buitenshuis, voor een deel samenhangen met “Vervoer was te duur”.

Deze gedachte wordt enigszins verstrekt doordat de laagste inkomensgroep een veel groter aandeel dagen (42%) met geen verplaatsingen heeft dan de hoogste inkomensgroep (25%) dat samenhangt met een veel groter aandeel “Geen activiteiten buitenshuis”. Dit wijst erop dat de kosten van activiteiten buitenshuis voor de lagere inkomensgroepen mogelijk een belemmering vormen. Een deel van de kosten betreft de kosten vervoer.

In de categorie 18-65 is het aandeel met verplaatsingen ongeveer 80%. Het verschil met de groep 65-plussers hangt voor een belangrijk deel samen met de reden “Geen activiteiten buitenshuis”. Dit wordt waarschijnlijk veroorzaakt doordat 65-plussers minder werken.

Op basis van voorgaande kunnen we stellen dat, als we vervoermiddelbezit als een indicator voor mogelijke alternatieven zien, de 65 plus korting niet effectief is.

Samenvattende conclusie

Samenvattend kunnen we zeggen dat de huidige leeftijdskorting voor ouderen niet effectief is. Uit analyse op de indicatoren inkomen en vervoermiddelbezit blijkt dat verreweg het grootste deel van de korting terecht komt bij reizigers die dat in relatie met de beleidsdoelstelling niet nodig hebben. Ze hebben voldoende inkomen en/of een auto ter beschikking.

Gebruik

Door 65-plussers werden er in 2022 31,7 mln. reizen²⁵ op het landelijke leeftijdsproduct gemaakt. Gemiddeld is dat 9 reizen per rechthebbende 65-plussers.

²⁵ Gecorrigeerd voor coronaeffecten

1.4.2 Efficiency (doelmatigheid)²⁶

Daar waar effectiviteit meer gaat over de gerichtheid van een maatregel (komt het bij de juiste doelgroep terecht) gaat efficiency meer over de vertaling van input naar output. In dit geval gaat het om de vertaling van geld (de som van de dervingen) naar extra, nieuwe, reizigerskilometers. Ofwel, wordt door een korting meer gereisd?

Extra: Van alle kilometers die nu met de leeftijdskortingen gemaakt worden zou een gedeelte van de kilometers toch zonder deze korting gemaakt worden. Deze kilometers moeten niet als winst (resultaat van de maatregel) meegeteld worden. Alleen kilometers die anders niet gemaakt zouden worden tellen mee als resultaat van de korting.

Nieuw: Een gedeelte van de nieuwe OV-kilometers werden zonder korting met een ander vervoermiddel toch al gemaakt. Deze kilometers zijn vanuit de gedefinieerde beleidsdoelstellingen geen winst voor de reiziger (wel voor OV-opbrengsten). Alleen nieuwe kilometers, ongeacht de vervoerwijze, tellen mee als resultaat van de korting.

In 2 stappen bepalen we de extra en nieuwe kilometers.

Tabel 1.4.2.1 Bepaling nieuwe extra kilometers (* mln.) op landelijk leeftijdsorting

Leeftijdscategorie	Huidige	Zonder korting	Extra	Van andere vervoerwijzen	Extra en nieuw
4 t/m 11 jaar	32,0	28,5 ²⁷	3,50	0,35 ²⁸	3,15
65 plus	212,8	189,6	23,20	3,48	19,72

Uitgangspunt vormen de huidige kilometers. We berekenen op basis van de korting (34%) en met een prijselasticiteit van -0,36²⁹ het oorspronkelijke (zonder korting) aantal kilometers. Het verschil tussen beiden is het extra aantal OV-kilometers dat veroorzaakt wordt door de korting. In dit geval gaat het om 3,5 mln. reizigerskilometers door de leeftijdsorting bij kinderen en 23,20 mln. door de leeftijdsorting bij 65-plussers. Vervolgens trekken we hier de kilometers vanaf die oorspronkelijke met andere vervoermiddelen waren gemaakt.

²⁶ Effecten tariefverlagingen in het OV Achtergrondrapport Mathijs de Haas, Maurits Terwindt en Jan-Jelle Witte November 2022 Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

²⁷ Berekend volgens: $32 / (1 + 34\% \cdot 0,36) = 28,5$

²⁸ Verondersteld is dat 10% van de extra OV-reizen van kinderen al met andere vervoermiddelen gemaakt zouden worden, voor 65-plussers hebben we 15% verondersteld. Deze aannames zijn geschat op basis van meer algemene KIM cijfers.

²⁹ "Prijsgevoeligheid diensten personenvervoer", KIM, 2018

Dit resultaat relateren we vervolgens in tabel 1.4.2.2 aan de kosten van de derving.

1.4.2.2 Kosten nieuwe extra kilometers landelijke leeftijdskorting per km en per reis

Leeftijdscategorie	Extra en nieuw (* mln km)	Kosten korting ³⁰ (* mln euro)	Prijs per kilometer (In euro)	Prijs per reis
4 t/m 11 jaar	3,15	2,6	€ 0,83	€ 4,90
65 plus	19,72	16,3	€ 0,83	€ 5,58

Hierin zien we dat de 3,15 mln. extra en nieuwe kilometers van kinderen een bedrag van 2,6 mln. aan derving met zich meebrengen. Dit betekent dat de prijs van een extra nieuwe kilometer €0,83 bedraagt. Bij een gemiddelde reislengete van 5,9 kilometer kost een extra nieuwe reis met het OV €4,90 euro aan dervingskosten. Voor ouderen geldt we dat de 19,72 mln. extra en nieuwe kilometers van ouderen een bedrag van 16,4 mln. aan derving met zich meebrengen. Dit betekent dat de prijs van een extra nieuwe kilometer €0,83 bedraagt. Bij een gemiddelde reislengete van 6,7 kilometer kost een extra nieuwe reis met het OV €5,58 euro aan dervingskosten.

Dit bedrag is zo hoog omdat voor elke extra nieuwe kilometer ook 10³¹ kilometers “gesponsord” worden waarvoor eigenlijk vanuit de doelstelling geen sponsoring noodzakelijk is. De meeste mensen die korting krijgen zouden zonder die korting al reizen. In theorie kan de efficiency verhoogd worden door alleen extra nieuwe kilometers te “sponsoren”. In de praktijk is dit meestal lastig, want beide groepen (bestaande en nieuwe) zijn meestal niet afzonderlijk te benaderen.

Samenvattende conclusie

De uiteindelijk efficiency is afhankelijk van een aantal factoren:

- Is de korting ook van toepassing op bestaande reizigers (dan betalen we daarvoor ook de korting en dat is niet efficiënt)
- Als reizigers gevoeliger zijn voor prijsverandering, dan kan dat leiden tot hogere efficiency.

Als we de volgende normering toepassen:

‘+’ korting alleen van toepassing voor nieuwe reiziger die relatief meer prijsgevoelig zijn

‘+/-’ korting ook voor bestaande reizigers die relatief meer prijsgevoelig zijn

‘-’ Korting ook voor bestaande reizigers die relatief minder prijsgevoelig zijn

Dan scoren beide leeftijdskortingen een +/- . Dit kan geïnterpreteerd worden als gemiddeld efficiënt omdat bijna alle prijsacties ook van toepassing zijn voor bestaande reizigers.³²

³⁰ Gecorrigeerd voor volume-effect door korting

³¹ Een prijsdaling van 34% en een elasticiteit van -0,36 leidt tot iets meer dan 10% extra kilometers. 1 extra kilometer correspondeert zo met 10 bestaande kilometers

³² Omdat alle (alternatieve) tarieven ook van toepassing zijn op bestaande reizigers en elasticiteiten ongeveer vergelijkbaar zijn is dit kenmerk weinig/niet onderscheidend in dit onderzoek. We zullen in het verdere rapport alle alternatieven scoren met een +/-

1.4.3 Regionale verbijzondering

1.4.3.1 Inleiding

Tot nu toe hebben we ons beperkt tot landelijke leeftijdskortingen en landelijke effecten en inzichten.

In deze paragraaf gaan we verder de regio in waarbij we de volgende vragen stellen³³:

- Welke aanvullende leeftijdskortingen zijn er regionaal?
- Wat is de omvang van het gebruik en de derving?³⁴
- Zijn er verschillen in achterliggende/verklarende factoren?

In deze paragraaf schetsen we een beeld van de producten met leeftijdskortingen die **aanvullend** op de landelijke leeftijdskortingen in 2022 van toepassing waren. Dit beeld is mede gemaakt op basis van de respons onder de uitvraag onder alle 14³⁵ DO's³⁶. Omdat de respons niet altijd compleet/actueel was dienen de resultaten met enig relativering beoordeeld te worden.

Onderstaande zijn niet als aanvullende producten meegenomen:

- Kortingen die door een derde partij zijn verstrekt die in eerste instantie een product voor de volle prijs heeft gekocht (bijv. een school/bedrijf koopt dagkaartjes die voor de helft van de prijs aan scholieren/werknemers wordt (door)verkocht).

NB. Wel is meegenomen: gemeenten die voor specifieke doelgroepen (bijvoorbeeld minima of ouderen) producten koopt die ze 'gratis onder voorwaarden' verstrekken. De prijs die de gemeente betaalt aan de vervoerder wordt als reizigersopbrengst meegenomen.

Alle getallen en resultaten hebben, tenzij anders vermeld, betrekking op het kalenderjaar 2022.

1.4.3.2 Inventarisatie Regionale leeftijdskortingen

Aanvullend op de landelijke leeftijdskortingen zijn er regionaal ook producten waarbij de geldigheid/ de korting³⁷ van het product samenhangt met de leeftijd van de reiziger.

Landelijk hebben we gezien dat er voor 2 leeftijdscategorieën specifieke kortingen zijn³⁸:

³³ Deze opzet kijkt op dit punt af van de oorspronkelijke opzet eindrapportage deel 1 omdat de diepgang van de doelstellingen van de regionale producten zoals we die teruggekregen hebben uit de uitvraag beperkt was. We beginnen daarom met een inventarisatie van de regionale producten waarbij ook de doelstellingen aan de orde komen.

³⁴ Een aantal DO's heeft aangegeven dat de opgegeven aantallen verkopen, die ze van de vervoerders ontvingen, vertrouwelijk zijn. Dit en het feit dat de opgave van de cijfers niet (altijd) compleet was, leidt tot de wijze waarop we hierover kunnen rapporteren.

³⁵ Als we Groningen en Drenthe als DO meetellen en het OV Bureau Groningen en Drenthe (OVBGD) niet als extra DO

³⁶ Oost-Nederland en OVBGD hebben de uitvraag voor meerdere DO's ingevuld.

Niet alle DO's hebben gereageerd (13 van de 14 wel) en niet alle DO's hebben alle vragen beantwoord. Daarom geven we resultaten meestal in percentages en in orde van grootte weer (enkele, bijna allemaal, etc.)

³⁷ We gebruiken in dit verband de termen producten en kortingen als synoniem.

³⁸ Kinderen tot en met 3 jaar mogen vanuit de wet gratis met het OV reizen, daarom is dat hier niet meegenomen.

- Kinderen van 4-11 jaar
- Ouderen vanaf 65 jaar

Regionaal zien we dat naast voorgaande 2 categorieën er nog een derde leeftijdscategorie met specifieke leeftijdskortingen is. Het betreft de leeftijdscategorie van 12 t/m 18 jaar. Dit zijn vooral scholieren.

4-11 jaar (kinderen)

Bij bijna alle (1 niet) DO's zijn er producten/kortingen voor kinderen.

Sterabonnementen (bij 2/3^e van de DO's) waarbij kinderen 34%³⁹ korting hebben op het vol-tarief op de vaste prijs van het maand- of jaarabonnement. Dit abonnement is alleen financieel interessant voor frequente gebruikers met enige afstand tussen woon en schooladres. Omdat kinderen van deze leeftijdscategorie nog op de lagere school zitten is deze afstand vaak niet zo lang en is het gebruik dan ook beperkt (maximaal enkele tientallen per DO). Als doelstelling wordt genoemd om de scholieren de mogelijkheid te geven om goedkoper naar school te gaan. Resultaten van dit product specifiek voor kinderen worden niet genoemd. Sterabonnementen komen voor in grotere (meerdere concessies) gebieden en zowel in stedelijke als landelijke concessies.

Een tweede meer diverse categorie betreft de "kidskaarten". De meeste DO's hebben 1 of meerdere van deze producten. Hiermee kunnen kinderen tegen een laag tarief of gratis gebruik maken van het OV. Hiervan zijn er verschillende varianten:

- Een kaart, zonder verdere voorwaarden.
- Een gezinskaart, waarbij de kinderen gratis of het hele gezin met een aantal kinderen tegen gereduceerd tarief kunnen reizen.
- Een kaart met voorwaarden bijv. alleen in een gedefinieerde (vakantie/dal etc.) periode en/of gebied en/of onder begeleiding van een oudere.

Deze kaarten hebben meestal betrekking op één dag maar soms ook op een kortere periode of reis. Voor deze kaarten wordt een scala aan doelstellingen genoemd:

- Kinderen kennis/vertrouwd laten maken van/met het OV
- Het OV aantrekkelijker maken voor kinderen en ouderen
- Mogelijkheid om kinderen zonder OV-chipkaart te laten reizen
- Via kinderen betalende volwassenen naar het OV lokken

Als resultaat wordt vaak genoemd dat het product een succes is en veel verkocht wordt. Er vindt daarbij geen vertaling plaats naar de achterliggende doelstellingen. Niet bij alle DO's is er informatie bekend over het aantal gebruikers omdat soms kinderen zonder gebruik van een (geregistreerd) kaartje kunnen reizen. Voor de DO's met wel registratie van deze producten liggen de aantallen meestal tussen enkele tienduizenden tot, bij de grotere DO's, op meer dan honderdduizend.

Verder valt op dat de kidskaartjes vaak lokaal zijn/aan een plaats en vervoerder gebonden zijn. Dit kaartje komt vooral voor bij stedelijke concessies. In veel gevallen ligt het initiatief van het kaartje bij de

³⁹ 1 DO hanteert een lagere korting (15%) voor kinderen, jeugd en ouderen op het sterabonnement.

vervoerder. Specifieke (dag-)kaartjes zijn in streekconcessies minder aantrekkelijk omdat het aanbod minder geschikt is om meerdere (korte) reizen op een dag te maken.

Vanaf 65 jaar (ouderen)

Bij iets meer dan 80% van de DO's zijn er 1 of meerdere regionale producten voor ouderen.

Het sterabonnement (bij 2/3^e van de DO's) geeft ouderen 34% korting op het voltarief. Voor weinig ouderen is dit een aantrekkelijk product omdat de prijsstelling en de korting uitgaan van frequente reizigers (bijvoorbeeld voor school of werk). De doelstellingen die genoemd worden zijn enerzijds positief geformuleerd zoals "voordelig alternatief voor ouderen" en "mobiliteit van ouderen bevorderen" maar anderzijds ook minder positief "historisch, willen we zo snel mogelijk vanaf" en "inhoud geven aan LTK"⁴⁰. Ook het aantal gebruikers is beperkt (enkele tientallen tot iets meer dan 100 per DO). Om het voorgaande iets beter te begrijpen is de historie van het sterabonnement van belang. Tot de invoering van de OV-chipkaart was het sterabonnement inclusief de leeftijdskortingen onderdeel van het verplichte Nationaal Tarief Systeem. Na de introductie van de OV-chipkaart was dat niet meer het geval. De meeste DO's hebben echter het sterabonnement gehandhaafd maar nu als regionaal product om de groep frequente reiziger te bedienen. De DO's hebben geen expliciete resultaten van de leeftijdskorting voor sterabonnementen voor ouderen aangegeven.

Het andere product dat veel voorkomt (de helft van de DO's) is het Dal-vrij abonnement. Hiermee kunnen ouderen tegen een vast (gereduceerd) tarief vrij reizen in de dalperiode. Als doelstelling wordt hier genoemd 'Voordelig alternatief voor (veel reizende) ouderen'. Expliciete resultaten worden niet genoemd. Qua omvang gaat het om honderden tot enkele duizenden gebruikers per concessie/gebied waar het product geldig is. De prijs van het product varieert tussen (en samenhangend met de grootte van) de concessies sterk van 50 tot enkele honderden euro's op jaarbasis.

Als laatste is er nog een (goedkoop) 2 urenkaartje voor 65-plussers.

12- 18 jaar (scholieren)

Bij de DO's met sterabonnementen (ongeveer 2/3^e) is er ook een specifieke korting voor de scholieren (34%). Omdat voor deze groep de (middelbare-)woon-schoolafstand groter is dan voor kinderen en er sprake is van een dagelijks (en frequent) reisgedrag is dit product voor veel scholieren interessant. Als vergelijkbare doelstellingen hiervoor worden genoemd:

- Bieden van een voordelig alternatief voor veel reizende middelbare scholieren, met name voor dagelijkse reis naar school
- Jongeren motiveren gebruik OV voor reizen naar school
- OV betaalbaar houden voor scholieren
- Budgetzekerheid
- Minder prijsstijging bij leeftijd van 12 jaar

Overheden geven aan dat deze doelstellingen gehaald worden, c.q. er grote volumes verkocht worden.

⁴⁰ Ten onrechte, het LTK verplicht dit niet

Een DO hanteert voor scholieren een 34% korting op het saldoreizen met als doelstelling een voordelig alternatief voor veel reizende scholieren. De gebruiksvolumes zijn aanzienlijk en daarmee is de doelstelling gehaald.

Een DO hanteert een aantal 'Vrij' abonnementen voor scholieren die geldig zijn in specifieke gebieden of op specifieke lijnen met als doelstelling financieel toegankelijk.

Een paar DO's hanteren een specifiek product voor de dalperiode voor deze groep.

Bevinding

De doelstellingen van de regionale leeftijdskortingen zijn niet of heel algemeen (bijvoorbeeld: betaalbaar houden voor scholieren) geformuleerd. Dat alleen al maakt het moeilijk om aan te geven in hoeverre de beleidsdoelen behaald zijn. Daarnaast is er in de meeste gevallen weinig of niets geëvalueerd en of resultaten weergegeven. Als er al resultaten worden aangegeven dan blijven ze ook steken in algemene termen (zoals kaartje is succes, kaartje wordt veel verkocht).

1.4.3.3 Wat is de omvang van het gebruik en de derving?

We herhalen hier eerst kort de uitgangspunten voor de volgende tabellen:

- De opbrengsten en tarieven in deze rapportage hebben allemaal betrekking op prijspeil 2023.
- Genoemde opbrengsten hebben betrekking op regionaal OV (bus/tram/metro) maar zijn exclusief regionale trein en exclusief SOV-opbrengsten.
- Bij de resultaten is aangesloten bij de rapportage "Resultaten onderzoek productenpalet fase 2, Panteia" en berekeningen met de tool Productenpalet
- Voorgaande betekent dat gebruik is gemaakt van gegevens over de periode september 2021 t/m april 2022. Deze zijn eerst opgehoogd naar een jaar en daarna naar de periode vóór corona (2019)

Tabel 1.4.3.3.1. Opbrengsten leeftijdscategorie 4-11 jaar⁴¹ (*mln.)

Soort leeftijdskorting	Opbrengst schaduwritprijs	Opbrengst werkelijk	Korting	% korting
Landelijk	€ 11,8	€ 7,8	€ 4,0	34%
Regionaal	€ 8,5	€ 5,7	€ 2,9	33%
Totaal	€ 20,4	€ 13,5	€ 6,9	34%

De werkelijke opbrengsten bedroegen €13,5 miljoen. Als deze tegen vol-tarief worden gewaardeerd dan zouden deze €20,4 miljoen bedragen. Het totale kortingsbedrag is daarmee €6,9 miljoen. Dit is 34% ten opzichte van het vol-tarief bedrag.

Een gedeelte van de opbrengsten (58%) hangt samen met reisgedrag waarop de landelijke leeftijdskorting van 34% van toepassing is (€ 4 mln). Het overige gedeelte (42%) heeft betrekking op regionale producten waarop een regionale korting van toepassing was (€ 2,9 mln). De totale korting

⁴¹ Het betreft alleen de geregistreerde opbrengsten van kinderen met een persoonlijke OV-chipkaart (met leeftijdsindicatie)

voor deze leeftijdscategorie (€6,9 miljoen euro) bedraagt 0,2% van de totale opbrengsten regionaal OV (ongeveer €1.400 miljoen).

Tabel 1.4.3.3.2 Opbrengsten leeftijdscategorie 65 plus⁴² (*mln.)

Soort leeftijdskorting	Opbrengst schaduwritprijs	Opbrengst werkelijk	Korting	% korting
Landelijk	€ 73,8	€ 48,7	€ 25,1	34%
Regionaal	€ 49,2	€ 32,8	€ 16,4	33%
Totaal	€ 123,0	€ 81,5	€ 41,5	34%

De werkelijke opbrengsten bedroegen €81,5 miljoen. Als deze tegen vol-tarief worden gewaardeerd dan zouden deze €123,0 miljoen bedragen. Het totale kortingsbedrag is daarmee €41,5 miljoen. Dit is 34% ten opzichte van het vol-tarief bedrag.

Een gedeelte van de opbrengsten (60%) hangt samen met het reisgedrag waarop de landelijke leeftijdskorting van 34% van toepassing is (€ 25,1 mln). Het overige gedeelte (40%) heeft betrekking op regionale producten waarop een regionale korting van toepassing was (€ 16,4 mln). De totale korting voor deze leeftijdscategorie (€41,5 miljoen) bedraagt 2,9% van de totale opbrengsten regionaal OV (ongeveer €1.400 miljoen).

Voorgaande tabellen zijn op landelijk niveau. We hebben ook gekeken of het relatieve belang van leeftijdskorting verschilt naar type concessie. Hierbij sluiten we aan bij de indeling van Panteia⁴³.

Tabel 1.4.3.3.3 Verdeling opbrengsten (tegen schaduwritprijs) naar leeftijdscategorie per soort concessie

Leeftijdscategorie	Stedelijk	Streek-stedelijk	Regionaal	Totaal
4 t/11	1,9%	0,8%	0,7%	1,5%
65 plus	9,4%	7,8%	8,0%	8,8%
Overig (12-64)	88,7%	91,4%	91,3%	89,8%
Totaal	100,0%	100,0%	100,0%	100,1%

Hieruit blijkt dat de aandelen in de opbrengsten van de leeftijdscategorie met leeftijdskorting (4-11 jaar en 65 plus) in de stedelijke concessie hoger liggen dan in de minder stedelijke concessies.

Dit hangt samen met het lagere aandeel van de regionale leeftijdskorting in de opbrengsten van de betreffende leeftijdskorting. Blijkbaar is het minder interessant om leeftijdsproducten in minder stedelijk gebieden in de markt te zetten en/of te gebruiken.

⁴² Het betreft alleen de opbrengsten van 65-plussers met een persoonlijk OV-chipkaart (met leeftijdsindicatie)

⁴³ Zie bijlage 2 voor de indeling

Bevinding

In totaal wordt er €48,4 mln. aan leeftijdskorting gegeven voor de leeftijdscategorie 4-11 (€6,9 mln.) en 65+ (€41,5 mln.) waarvan 60% landelijke producten betreft en 40% regionale producten.

Dit is dus exclusief de korting voor de leeftijdscategorie 12-18 jaar. Voor deze categorie is er geen landelijke korting en zijn er geen cijfers opgenomen in de Panteia rapportage.

Op basis van berekeningen met de tool Productenpalet schatten we de korting (voor deze leeftijdscategorie (12-18 jaar) op een bedrag van € 44 mln⁴⁴. De omvang van deze groep bedraagt ongeveer 1,4 mln personen.

1.4.3.4 Zijn er verschillen in achterliggende/verklarende factoren?

In deze paragraaf zoomen we verder in op regionale verschillen in samenstelling en kenmerken van de bevolking.⁴⁵ Hierbij sluiten we aan bij een indeling naar stedelijkheid-klassen zoals gehanteerd door het CBS. Deze indeling maakt gebruik van de omgevingsadressendichtheid (oad).

1. Zeer sterk stedelijk: gemiddelde oad van 2500 of meer adressen per km²
2. Sterk stedelijk: gemiddelde oad van 1500 tot 2500 adressen per km²
3. Matig stedelijk: gemiddelde oad van 1000 tot 1500 adressen per km²
4. Weinig stedelijk: gemiddelde oad van 500 tot 1000 adressen per km²
5. Niet stedelijk: gemiddelde oad van minder dan 500 adressen per km²

De stedelijkheidsklasse wordt per woongemeente bepaald. Dit betekent dat de inwoners van een provincie zijn verdeeld over meerdere stedelijkheidsklassen⁴⁶. In Groningen bijvoorbeeld woont meer dan 40% in zeer sterk stedelijk gebied maar ook meer dan 20% in niet stedelijk gebied. De informatie in deze paragraaf is gebaseerd op de enquêtes die in het kader van het ODIN⁴⁷ over de periode 2019/2021 zijn verzameld.

⁴⁴ 40% van de huidige opbrengsten 12-18-jarigen tegen saldoreizen tarief minus huidige korting 12-18-jarigen (tot 40%)

⁴⁵ De focus ligt hierbij op de ouderen omdat de leeftijdskorting van deze groep het meest ter discussie staat

⁴⁶ Zie hiervoor bijlage 1

⁴⁷ Met deze onderzoeken worden jaarlijks de mobiliteits- en achtergrondgegevens van ongeveer 60.000 personen verzameld. Deze personen worden gevraagd alle verplaatsingen van één geselecteerde dag te vermelden. Deze dagen worden gespreid over het jaar. Met behulp van ophoogfactoren worden deze gegevens vertaald naar de totale (geheel jaar en alle inwoners) mobiliteit in Nederland.

Voor de leeftijdskortingen is de opbouw van de leeftijdsklassen van belang.

Tabel 1.4.3.4.1 Indeling inwoners naar leeftijd⁴⁸ per stedelijkheidsklasse

	4 t/m 11	12 t/m 18	19 t/m 64	65 plus	Totaal
Zeer sterk stedelijk	8%	7%	68%	16%	100%
Sterk stedelijk	9%	9%	62%	20%	100%
Matig stedelijk	9%	9%	60%	22%	100%
Weinig stedelijk	8%	9%	60%	23%	100%
Niet stedelijk	8%	9%	59%	24%	100%
Totaal	9%	8%	63%	20%	100%

We zien dat het aandeel kinderen (4- 11 jaar) tussen de regio's niet erg verschilt (8 á 9 %).

Het aandeel 65-plusser hangt wel samen met de stedelijkheid. In meer stedelijke gebieden is dit lager en in landelijke gebieden juist hoger. Daarmee samenhangend is dat het aandeel van de werkzame beroepsbevolking (19-64 jaar) juist hoger is in meer stedelijke gebieden.

65 Plussers

Zoals eerder al aangegeven is de doelstelling van de landelijke leeftijdsorting:

Het mobieler maken en houden van mensen met minder alternatieve opties door het OV voor hen financieel bereikbaar te houden.

En hebben we als mogelijke indicatoren voor mindere alternatieve opties gezinsinkomen en vervoermiddelenbezit aangegeven. Zien we hierin ook regionale verschillen?

Allereerst kijken we naar het gestandaardiseerd gezinsinkomen⁴⁹.

Tabel 1.4.3.4.2 Indeling 65-plussers naar gestandaardiseerd gezinsinkomen per stedelijkheidsklasse

	Gestandaardiseerd besteedbaar gezinsinkomen 65-Plussers					Totaal
	Laagste 10%	Tweede 10%	20 t/m 50%	Hoogste 50%	Onbekend	
Zeer sterk stedelijk	5%	14%	42%	40%	0,4%	100%
Sterk stedelijk	3%	9%	44%	44%	0,4%	100%
Matig stedelijk	3%	9%	43%	46%	0,3%	100%
Weinig stedelijk	3%	10%	44%	43%	0,2%	100%
Niet stedelijk	3%	10%	43%	44%	0,5%	100%
Totaal	3%	10%	43%	43%	0,3%	100%

⁴⁸ Gebaseerd op ODIN 2021, en vanaf 4 jaar

⁴⁹ Voor een nadere omschrijving zie paragraaf 1.4 (evaluatie landelijke leeftijdskortingen)

We zien dat de verdeling van het besteedbare inkomen van 65-plussers tussen de stedelijkheidsklassen niet sterk verschilt. Alleen in de zeer sterk stedelijke gebieden is het aandeel 65-plussers met een laag inkomen iets hoger.

Tabel 1.4.3.4.3 Indeling 65-plussers over vervoermiddelenbezit gemotoriseerd vervoer(gezin) per stedelijkheidsklasse

	Geen gemotoriseerd vervoer	Auto	Motor, scooter of bromfiets	Electrische fiets	Onbekend	Totaal
Zeer sterk stedelijk	30%	64%	2%	5%	0,2%	100%
Sterk stedelijk	17%	77%	1%	5%	0,2%	100%
Matig stedelijk	13%	82%	1%	4%	0,0%	100%
Weinig stedelijk	11%	84%	1%	4%	0,1%	100%
Niet stedelijk	11%	85%	1%	4%	0,1%	100%
Totaal	17%	78%	1%	4%	0,1%	100%

Hier zien we een duidelijk verband tussen vervoermiddelbezit en stedelijkheidsklasse. Hoe stedelijker het gebied hoe meer 65-plussers geen auto bezitten. Dit heeft ongetwijfeld te maken met de kortere afstanden tot voorzieningen en het grote OV-aanbod in steden. Het omgekeerde geldt voor de meer landelijke gebieden; grotere afstanden en minder OV-aanbod. Goedkoper openbaar vervoer draagt daardoor in landelijke gebieden minder bij aan de doelstelling.

Opgemerkt kan worden dat niet alleen gemotoriseerde voertuigen bijdragen aan de doelstelling. Men kan immers ook gebruik maken van een “gewone” fiets. Van de 65-plussers die niet bezitten over gemotoriseerd vervoer zegt 2/3 nooit of bijna nooit gebruik te maken van een gewone fiets. In landelijke gebieden ligt dit aandeel iets hoger en in sterk stedelijke gebieden iets lager.

Als laatste gaan we kijken in hoeverre 65-plusser zeggen gebruik te maken van het OV en of er regionale verschillen zijn.

Tabel 1.4.3.4.4 Indeling 65-plussers naar frequentie gebruik OV (bus/tram/metro) per stedelijkheidsklasse

	Dagelijks of vrijwel dagelijks	Enkele keren per week	Enkele keren per maand	Enkele keren per jaar	Nooit of bijna nooit	Totaal
Zeer sterk stedelijk	2%	13%	23%	25%	37%	100%
Sterk stedelijk	1%	4%	11%	25%	59%	100%
Matig stedelijk	0%	1%	7%	22%	70%	100%
Weinig stedelijk	0%	1%	5%	17%	77%	100%
Niet stedelijk	0%	1%	5%	14%	80%	100%
Totaal	1%	4%	11%	22%	63%	100%

Hier zien we grote verschillen. Naarmate de stedelijkheid toeneemt is het OV gebruik hoger. In niet stedelijke gebieden maakt 80% nooit of bijna nooit gebruik van het OV. Dit hangt samen met het aanbod van het OV en de afstanden tot voorzieningen. Voorgaande maakt ook hier duidelijk dat de verwachte

bijdrage aan de doelstelling in landelijke gebieden beperkt zal zijn. Door het beperkte aanbod geldt dit ook bij hogere kortingen.

Algehele bevindingen

- In landelijke gebieden is het aandeel ouderen groter dan in stedelijke gebieden.
- In zeer sterk stedelijke gebieden is het aandeel ouderen met een laag inkomen relatief iets hoger dan in de overige gebieden.
- In meer landelijke gebieden is het aandeel ouderen met de beschikking over gemotoriseerd vervoer aanzienlijk groter dan in meer stedelijke gebieden.
- Het gebruik door ouderen van OV in landelijke gebieden is veel minder dan in stedelijke gebieden.

En verder

Aan DO's is gevraagd naar regionale tarieven, bijbehorende doelstellingen en resultaten in relatie met deze doelstellingen. Dit om hieruit conclusies te kunnen trekken. Wat werkt wel en wat werkt niet. De respons op de uitvraag had onvoldoende diepgang om een dergelijke analyse uit te voeren. OV-bedrijven hebben aangegeven dat ze over dergelijke informatie wel beschikken en ter beschikking willen stellen. Dit past echter niet meer binnen de planning van het huidige onderzoek.

1.5 Samenvatting conclusies en aanbevelingen

1.5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk vatten we de resultaten van voorgaande paragrafen samen, trekken we conclusies en doen we aanbevelingen. We beginnen ook hier met de landelijke leeftijdskortingen, vervolgens komen de regionale leeftijdskortingen aan de orde en als laatste doen we aanbevelingen. Deze vormen input voor deel 2 van dit onderzoek “Uitgewerkte alternatieven”.

1.5.2 Landelijke leeftijdskortingen

We hebben de landelijke leeftijdskortingen geëvalueerd op 3 criteria:

- Effectiviteit
- Efficiency
- Toekomstbestendigheid

Bij effectiviteit gaat het erom in hoeverre de daadwerkelijke doelgroep wordt bereikt c.q. de korting van toepassing is op de doelgroep.

- Voor kinderen geldt dat voor alle beleidsdoelstellingen de korting effectief is (de daadwerkelijke doelgroep wordt perfect bereikt).
- Voor ouderen is de korting niet effectief is. Uit analyse op de indicatoren inkomen en vervoermiddelbezit blijkt dat verreweg het grootste deel van de korting terecht komt bij reizigers die dat in relatie met de beleidsdoelstelling niet nodig hebben. Ze hebben voldoende inkomen en/of een auto ter beschikking.

Daar waar effectiviteit meer gaat over de gerichtheid van een maatregel (komt het bij de juiste doelgroep terecht) gaat efficiency meer over de vertaling van input naar output. In dit geval gaat het om de vertaling van geld (de som van de dervingen) naar extra, nieuwe, reizigerskilometers.

Bij tariefmaatregelen is de efficiency met name afhankelijk van twee punten:

- Is de maatregel/korting ook van toepassing op bestaande reizigers (inefficiënt)
- Is de doelgroep relatief meer prijsgevoelig (zo nee inefficiënt, zo ja efficiënt)

Voor zowel de leeftijdskortingen voor kinderen als voor ouderen geldt dat de korting ook van toepassing is op bestaande reizigers. Dit betekent dat een groot deel van de derving geen toegevoegde waarde heeft, ofwel niet bijdraagt aan efficiency.

Voor beide kortingen geldt echter ook dat er sprake is van een relatief meer prijsgevoelige doelgroep

Bij toekomstbestendigheid hebben we gekeken naar de ontwikkeling van de doelgroep. Een toename van het aandeel in de bevolking van de doelgroep betekent meer derving die door anderen gecompenseerd moet worden.

Voor kinderen is de verwachting dat het aandeel ongeveer gelijk blijft (8%). Het aandeel ouderen stijgt van 20% nu naar 23% in 2030 naar 25% in 2040 (van 3,5 mln. nu naar 4,8 mln. in 2050). Bij ongewijzigd beleid zal de overige 75% dit moeten compenseren. Dit is dus niet toekomstbestendig.

In de volgende tabel hebben we voorgaande samengevat.

Tabel 1.5.2.1 Samenvatting beoordeling landelijke leeftijdskorting

	Effectiviteit	Efficiëntie	Toekomstbestendig
Kinderen 4-11 jaar	+	+/-	+
Ouderen 65-plus	-	+/-	-

De omvang van de totale korting die samenhangt met de landelijke leeftijdskorting bedraagt ongeveer 29 miljoen euro op jaarbasis.

1.5.3 Regionale leeftijdskorting

De meeste DO's hebben regionale producten voor kinderen, ouderen en jongeren. Dat laatste is bijzonder omdat er geen landelijke leeftijdskorting voor deze groep is. Blijkbaar is er bijna overal een latente behoefte. Met de invoering van de OV-chipkaart en de decentralisatie van de tariefbevoegdheid zijn de sterabonnementen als landelijke product voor deze groep verdwenen.

Evaluatie van de regionale leeftijdskorting is moeilijk omdat er in de meeste gevallen geen of geen duidelijke doelstellingen geformuleerd zijn. Dit speelt vooral bij ouderen. Daar komt het meestal niet verder dan het OV aantrekkelijk maken voor ouderen. Een aantal DO's noemt zelfs een negatieve doelstelling: hier willen we van af. Het spreekt voor zich dat met dit gebrek aan doelstellingen het niet mogelijk is om het resultaat te beoordelen.

Voor kinderen liggen de beleidsdoelstellingen van de regionale producten in lijn met de doelstellingen van de landelijke. Blijkbaar is erboven op de landelijke leeftijdskorting behoefte aan/ ruimte voor meer korting. Als we kijken naar de resultaten dan zien we dat de DO's over het algemeen hierover erg positief zijn. Dit is echter niet gebaseerd op nauwkeurig uitgevoerde evaluaties maar op de omvang van de verkoopaantallen.

Bijna alle DO's hebben een product voor jongeren waarbij de doelstellingen vergelijkbaar zijn zoals het bieden van een voordelig alternatief voor veel reizende middelbare scholieren, met name voor dagelijkse reis naar school, maar ook budgetzekerheid en het verkleinen van de tariefsprong bij het bereiken van de leeftijd van 12 jaar, worden genoemd.

In de volgende tabel hebben we voorgaande samengevat.

Tabel 1.5.3.1 **Samenvatting beoordeling regionale leeftijdskortingen**

	DO's met kortingsproduct	Aanwezigheid beleidsdoelstelling	Resultaat
Kinderen 4-11 jaar	90%-100%	+/-	+
Jongeren 12-18 jaar	90%-100%	+/-	+
Ouderen 65-plus	80%-90%	-	?

De omvang van de totale korting die samenhangt met de regionale leeftijdskortingen bedraagt ongeveer 63 miljoen euro op jaarbasis (waarvan 44 miljoen 12-18-jarigen).

1.5.4 Aanbevelingen

Op basis van voorgaande evaluatie komen we tot de volgende aanbevelingen voor deel 2 van het onderzoek:

1. Kijk naar alternatieven waarbij de huidige leeftijdskorting voor ouderen wordt vervangen door een kortingsproduct dat beter aansluit bij de beleidsdoelstelling.

Uit onderhavig onderzoek komt naar voren dat de leeftijdskorting voor ouderen niet effectief en niet toekomstbestendig is.

2. Bij het formuleren van alternatieven handhaaf de leeftijdskorting voor kinderen (4-11 jaar) en kijk of deze geïntegreerd kan worden met regionale kortingen.

Uit onderhavig onderzoek komt naar voren dat de leeftijdskorting voor kinderen effectief en toekomstbestendig is. De meeste DO's hebben aanvullend op landelijke leeftijdskortingen regionale kortingen voor kinderen.

3. Verken of het mogelijk is een landelijke leeftijdskorting/product of een landelijke standaard voor jongeren (12-18) in te voeren

Voor deze groep (ongeveer 1,4 mln personen) is er geen landelijke leeftijdskorting terwijl bijna alle DO's een regionaal product voor deze leeftijdsgroep hebben. Deze producten zijn meestal niet interoperabel waardoor 'grensoverschrijdende' jongeren een tariefdrempel ervaren.

4. Definieer, ook bij regionale leeftijdskortingen, beleidsdoelstellingen van nieuwe producten/kortingen.

Het optimaliseren van het tariefassortiment (en daarmee het OV) is niet mogelijk zonder beleidsdoelstellingen. Korting voor de ene groep leidt immers tot *of* prijsverhoging van andere groepen *of* extra subsidies *of* vermindering van het aanbod.

5. Evalueer deze beleidsdoelstellingen structureel

Het optimaliseren van het OV is een continu proces omdat doelstellingen of situaties (bijvoorbeeld leeftijdsopbouw, mogelijke alternatieve vervoerwijzen etc.) kunnen wijzigen.

Deel 2 Uitgewerkte alternatieven

2.1 Inleiding

In dit deel komen we tot uitgewerkte alternatieven voor de huidige landelijke leeftijdskortingen.

Uitgangspunten daarbij zijn:

- 1 De geformuleerde beleidsdoelstellingen
- 2 De aanbevelingen uit deel 1 van dit onderzoek
- 3 Het nieuwe productenpalet

Daarnaast moeten de uitgewerkte alternatieven passen binnen de tariefbevoegdheden van de concessieverleners en zodanig zijn uitgewerkt dat de vervoerders op basis hiervan snel een productvoorstel kunnen maken.

Ad 1 De beleidsdoelstellingen zijn als volgt geformuleerd:

Ouderenkorting

- *Het mobieler maken en houden van mensen met minder alternatieve opties door het OV voor hen financieel bereikbaar te houden.*

Kinderenkorting

- *Kinderen de mogelijkheid bieden zelfstandig te reizen.*
- *Het aantrekkelijker maken van OV voor gezinnen.*
- *Kinderen op jonge leeftijd kennis laten maken met het OV zodat ze dat op latere leeftijd meer gaan gebruiken.*

Jongeren 12-18 jaar

- *Scholieren de mogelijkheid bieden goedkoper naar school te reizen*
- *Jongeren motiveren tot gebruik OV voor reizen naar school*
- *OV betaalbaar houden voor jongeren*
- *Budgetzekerheid*
- *Minder grote sprong in tarieven bij leeftijd 12 jaar*

Ad 2 Uit deel 1 van dit onderzoek komen de volgende aanbevelingen

- *Kijk naar alternatieven waarbij de huidige leeftijdskorting voor ouderen wordt vervangen door een kortingsproduct dat beter aansluit bij de beleidsdoelstelling.*
- *Bij het formuleren van alternatieven handhaaf de leeftijdskorting voor kinderen (4-11 jaar) en kijk of deze geïntegreerd kan worden met regionale kortingen.*
- *Verken of het mogelijk is een landelijke leeftijdskorting/product of een landelijke standaard voor jongeren (12-18) in te voeren.*

Ad 3 Het nieuwe productenpalet bevat de volgende productfamilies⁵⁰, met tussen haakjes het verplichte kernwoord bij de te hanteren officiële productnamen⁵¹:

- *Saldoreizen (BASIS)*
- *Afgekocht reisrecht (VRIJ)*
- *Staffels (VOORDEEL)*
- *Korting (KORTING)*
- *Capping (MAX)*

Landelijk versus regionaal

In principe zouden alle landelijke leeftijdskortingen vervangen kunnen worden door regionale producten zodat zoveel mogelijk ingespeeld kan worden op (verschillend) regionaal beleid. Er zijn echter ook afwegingen om juist vóór landelijke producten te kiezen:

Voor de reiziger

Daar er tussen decentrale OV-autoriteiten (DO's) en concessies een duidelijke afbakening van gebieden is, hebben reizigers vaak een reisgedrag dat zich niets van DO- en concessiegrenzen aantrekt. Dit geldt vooral voor reizigers die in de buurt van zo'n grens wonen, werken of naar school gaan. Producten die niet voor alle concessies gelden, vormen (ongewild) vaak een (tarief-)drempel voor reizigers. Met een landelijk product ervaart de reiziger geen (tarief-)drempels.

Ten aanzien van de kosten

Het ontwikkelen van tariefproducten kost energie, tijd en geld. Er zijn voor ouderen, minima en kinderen in de regio's veel verschillende producten ontwikkeld. Soms zijn de verschillen marginaal. Uniformering naar een landelijk product kan veel energie, tijd en geld besparen. Dit geldt zowel voor de ontwikkel- als onderhoudsfase.

Opbouw rapportage

In paragraaf 2.2 beschrijven we de toetsingscriteria, de meetlat waarlangs we mogelijke alternatieven leggen.

Vervolgens beschrijven we alle mogelijke alternatieven die door DO's, OV-bedrijven, ROCOV's en de onderzoekers zijn aangedragen.

In paragraaf 2.4 vindt de eigenlijke toetsing plaats. Hierbij zijn met hulp van de toetsingscriteria acceptabele alternatieven geselecteerd. Vervolgens zijn deze tot sets gecombineerd die ten opzichte van de huidige situatie (ongeveer) opbrengstneutraal zijn en zoveel mogelijk invulling geven aan de aanbevelingen uit deel 1 van dit onderzoek.

In de eerste paragrafen hebben we ons gefocust op landelijke effecten. In paragraaf 2.5 gaan we in op regionale verschillen.

⁵⁰ Zie voor verdere toelichting 'Het nieuwe productenpalet, Panteia & Piece of Data, mei 2020'.

⁵¹ De naam van een nieuw product moet per 1 januari 2024 per productfamilie verplicht een voorgeschreven kernwoord bevatten.

Vervolgens gaan we in paragraaf 2.6 in op de technische haalbaarheid en de noodzakelijke aanpassing in het LTK.

In de laatste paragraaf vatten we voorgaande in de vorm van een advies samen waarbij we ook de belangrijkste risico's aangeven.

Belangrijk bij de interpretatie van dit advies is dat het een compromis is dat op basis van de input van betrokken partijen in de werkgroep (DO's, OV-bedrijven en ROCOV's) en andere deskundigen en betrokkenen tot stand is gekomen. Dit advies vormt input voor het verdere besluitvormingstraject.

2.2 Toetsingscriteria

Mogelijke alternatieven worden getoetst aan de hand van een aantal criteria. Deze criteria zijn geselecteerd op basis van een uitvraag onder de DO's. Hierna beschrijven we kort deze criteria.

1. Effectiviteit

Bij effectiviteit gaat het erom in hoeverre de daadwerkelijke doelgroep wordt bereikt c.q. de korting van toepassing is op de doelgroep.

2. Efficiency

Daar waar effectiviteit meer gaat over de gerichtheid van een maatregel (komt het bij de juiste doelgroep terecht) gaat efficiency meer over de vertaling van input naar output. In dit geval gaat het om de vertaling van geld (de som van de dervingen van een korting) naar extra, nieuwe, reizigerskilometers.

Of anders gezegd, leidt het product tot meer gebruik van het OV?

3. Technische haalbaarheid

De mate waarin het alternatief in de nieuwe wereld (OV-pay en OV-pas) technisch geïmplementeerd kan worden. Aspecten die hierbij een rol spelen:

- Beheersbaarheid in verhouding tot gebruik
- Geen belemmeringen in de backoffice van Translink

4. Administratieve lastendruk

Deze hangt samen met o.a.:

De alternatieven (producten) zijn mogelijk van toepassing op doelgroepen. Deze doelgroepen worden gedefinieerd door leeftijd en/of andere kenmerken van een persoon. Voor toepassing⁵² van zo'n nieuw product moet dit kenmerk (bijvoorbeeld leeftijd, minima, gezin etc.) bepaald worden. Voor sommige kenmerken kan dit alleen door een andere organisatie gebeuren. De overdracht en bewaking van de kwaliteit en actualiteit van deze gegevens brengt extra werkzaamheden met zich mee.

Verder kan bij de overgang naar een alternatief sprake zijn van een andere verdeling van het gebruik. Dit kan tot administratieve lasten leiden i.v.m. herverdeling van opbrengsten. Bijvoorbeeld als er een landelijk Dal Vrij Product wordt ingevoerd moeten de opbrengsten van dit product verdeeld worden. Dit is niet nodig voor de huidige regionale Dal Vrij producten.

⁵² Bij verkoop of tijdens controle

5. Toekomstvastheid

Mate waarin het nieuwe alternatief bestand is tegen mogelijke toekomstige ontwikkelingen. (Bijvoorbeeld economische crisis waardoor het aantal bijstandsgerechtigden toeneemt, ontwikkeling in de leeftijdsopbouw, vershraling OV-aanbod in (krimp-) regio's, etc.). Is de korting van het product ook in de toekomst financieel haalbaar.

6. Regionale flexibiliteit

Mate waarin het alternatief in staat is aanvullend op het landelijke deel een regionale(verschillende) component toe te voegen. Bijvoorbeeld 40% landelijke korting waaraan regionaal (verschillend) een extra korting kan worden toegevoegd.

7. Financiële haalbaarheid

In hoeverre leveren de gevolgen voor de opbrengsten problemen op binnen de bestaande relaties/afspraken zowel voor OV-bedrijven als DO's.

8. Eenvoud

Is het alternatief transparant en controleerbaar.

9. Communiceerbaarheid

Is het nieuwe alternatief (ook in combinatie met het overige productenpalet) makkelijk uit te leggen.

10. Samenhang met andere producten

In hoeverre kan het alternatief samenwerken met andere producten? Bijvoorbeeld werkt een alternatief met korting samen met andere kortingsproducten.

11. Interoperabiliteit

Mate waarin het alternatief grens (modaliteit, concessie, DO of lands) - overschrijdend kan worden toegepast.

12. Financieel aantrekkelijk voor de reiziger

Wat is uiteindelijk het effect op de kosten van de reiziger? Hoeveel betaalt de reiziger nu en hoeveel betaalt de reiziger na toepassing van het nieuwe alternatief? Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen incidentele en frequente reizigers. Gaat de reiziger er financieel op vooruit?

2.3 Mogelijke alternatieven:

A: In relatie met de doelstellingen voor de huidige 65-plussers

- *Het mobieler maken en houden van mensen met minder alternatieve opties door het OV voor hen financieel bereikbaar te houden*

Mogelijke alternatieven (met tussen haakjes een korte motivatie van het alternatief):

- A1 40% korting voor minima⁵³ op saldoreizen (beter passend bij doelstelling, maar lastiger uitvoerbaar)
- A2 40% korting personen zonder rijbewijs/auto (beter passend bij doelstelling, maar lastiger uitvoerbaar)
- A3 40% korting personen met alleen AOW, dus geen extra inkomen (beter passend bij doelstelling, maar lastiger uitvoerbaar)
- A4 20% korting in de spits en 40% korting in de dalperiode op saldoreizen voor minima (verschuiving spits/dal en hogere korting voor minima die keuze hebben om tijdstip reis aan te passen)
- A5 20% korting in de spits en 40% korting in de dalperiode op saldoreizen voor AOW'ers (verschuiving spits/dal en hogere korting voor AOW'ers die keuze hebben om tijdstip reis aan te passen).
- A6 40% korting in de dalperiode op saldoreizen voor AOW'ers (verschuiving spits/dal en korting voor AOW'ers die in de dalperiode reizen)
- A7 Dal Vrij⁵⁴ voor AOW'ers voor € 20⁵⁵, - (indicatief) per maand
- A8 Weekend Vrij voor AOW'ers voor € 8,- (indicatief) per maand
- A9 Dal Vrij voor 75-plussers (prijs 0 euro)
- A10 Standaardproduct voor alle AOW'ers met regionaal vast te stellen kortingspercentage op saldoreizen.
- A11 Standaardproduct voor alle minima met regionaal vast te stellen kortingspercentage op saldoreizen.

⁵³ Als minima wordt gedacht aan de groep tot maximaal 120% van het minimum/bijstandsniveau. In december 2022 was de groep die een bijstand of bijstand gerelateerde uitkering (IOAW, IOAZ, Bbz) ontving 490.000 (bron CBS). We schatten de groep tot maximaal 120% van het minimum/bijstandsniveau op ongeveer 1 miljoen.

⁵⁴ Voor alle Dal Vrij producten geldt: Vrij reizen op weekenddagen en in de dalperiode op weekdays (niet in de ochtendspits 6.30-9.00 en avondspits 16.00-18.30)

⁵⁵ Gebaseerd op de prijzen die regionaal voor Dal Vrij producten worden gehanteerd. Bijvoorbeeld Dal Vrij 65+ geldig in alle Breng bussen in de regio Arnhem-Nijmegen. Dit product kost €135,- per jaar. De prijsstelling is mede gebaseerd op de beperkte gebiedsgeldigheid en de huidige leeftijds korting voor 65-plussers.

B: In relatie met de doelstellingen voor kinderen 4-11 jaar

- *Kinderen de mogelijkheid bieden zelfstandig te reizen.*
- *Het aantrekkelijker maken van OV voor gezinnen.*
- *Kinderen op jonge leeftijd kennis laten maken met het OV zodat ze dat op latere leeftijd meer gaan gebruiken.*

Mogelijke alternatieven:

- B1 40% korting op saldoreizen voor alle kinderen 4-11 jaar (hogere korting)
- B2 20% korting in de spits en 40% in de dalperiode op saldoreizen (verschuiving spits/dal)
- B3 100% korting op saldoreizen voor kinderen 4-11 jaar bij meereizende oudere (voor gezinnen aantrekkelijker)
- B4 Dal Vrij voor kinderen 4-11 jaar (prijs 0 euro)
- B5 Standaardproduct gedurende een vooraf vastgestelde periode gratis ov (regionaal te bepalen) (meer kinderen kennis laten maken met ov)
- B6 100% korting op saldoreizen voor kinderen 4-11 jaar (zonder voorwaarden)

C: In relatie met de (regionale) doelstellingen voor de groep jongeren 12-18 jaar

- *Scholieren mogelijkheid bieden goedkoper naar school*
- *Jongeren motiveren gebruik ov voor reizen naar school*
- *OV betaalbaar houden voor jongeren*
- *Budgetzekerheid*
- *Minder grote sprong in tarieven bij leeftijd 12 jaar*

Mogelijke alternatieven:

- C1 40% korting op saldoreizen voor alle scholieren in de leeftijd van 12- 18 jaar
- C2 20% korting in de spitsperiode en 40% korting in de dalperiode op saldoreizen voor alle scholieren in de leeftijd van 12-18 jaar
- C3 40% korting in de dalperiode op saldoreizen voor alle scholieren in de leeftijd van 12-18 jaar
- C4 Dal Vrij voor alle scholieren in de leeftijd van 12- 18 jaar voor €75,- (indicatief) per maand
- C5 Weekend Vrij voor alle scholieren in de leeftijd van 12- 18 jaar voor €25,- (indicatief) per maand
- C6 10% korting op alle producten voor alle scholieren in de leeftijd van 12- 18 jaar, dit komt dus bovenop andere kortingen
- C7 Standaardproduct voor alle scholieren in de leeftijd van 12- 18 jaar met regionaal vast te stellen kortingspercentage op saldoreizen

2.4 Toetsing alternatieven

2.4.1 Werkwijze

Er is een uitvraag naar alle (DO's, OV-bedrijven en ROCOV's) deelnemers van het begeleidende overleg gegaan waarin gevraagd is:

- Alle mogelijke alternatieven te toetsen op de afgesproken criteria
- Per alternatief aan te geven of het acceptabel is als landelijk product
- En als het antwoord hierop 'nee' is dit te beargumenteren

13 ingevulde formulieren zijn retour ontvangen waarvan enkele namens meerdere organisaties. De reacties waren verspreid over DO's, OV-bedrijven en ROCOV's.

Doelstelling van deze uitvraag was enerzijds om tot zo goed mogelijk gefundeerde keuzes te komen en anderzijds te bezien waarvoor het meeste draagvlak was. Uit de reacties in de uitvraag bleek dat subjectieve meningen over alternatieven mede een rol hebben gespeeld. Als onderzoeker hebben we hiervan gebruik gemaakt door dit als mate van draagvlak voor het alternatief te zien.

Op basis van de ingevulde uitvraag hebben we in de alternatieven een schifting gemaakt tussen de alternatieven waarvoor duidelijk (en gefundeerd) geen draagvlak was en alternatieven waarvoor dat wel in sterke mate het geval was. De eerste categorie hebben we verder buiten beschouwing gelaten. De tweede categorie hebben we verder geanalyseerd waarbij we vooral naar eventuele argumenten tegen het alternatief hebben gekeken. Zijn dit echte argumenten en passend binnen de toetsingscriteria of is het alleen maar een kwestie van smaak. In hoeverre zijn de argumenten/ bezwaren rekbaar of oplosbaar?

In een aantal gevallen is met de invuller gebeld om de diepere achtergrond en hardheid van argumenten te achterhalen. Als de argumentatie passend en voldoende hard bleken zijn deze alsnog terzijde gelegd.

In sommige gevallen is de beschrijving van het alternatief iets uitgebreid/aangepast zodat het alternatief meer acceptabel was.

Voorgaande proces leidde uiteindelijk tot 2 categorieën alternatieven: acceptabele en niet acceptabele alternatieven. Een verdere beschrijving van de eerste categorie vindt u hierna.

Een aantal zaken die opvielen:

1. Een aantal partijen vindt een product met regionaal in te vullen parameters (kortingspercentages) erg aantrekkelijk. Anderen vinden een product pas aantrekkelijk als de parameters (kortingspercentages) landelijk overal hetzelfde zijn.
2. Regionaal is er verschillend tariefbeleid. Doordoor passen sommige alternatieven (minder) in sommige regio's. Passend binnen het regionaal tariefbeleid is niet als toetsingscriterium benoemd. Door de invullers is bij het beoordelen van de alternatieven dit aspect ook meegenomen
3. Hoewel de uitvraag past binnen een duidelijk afgesproken proces hebben sommigen de uitvraag gebruikt om een veel bredere reactie te geven. In die gevallen hebben we alleen het voor deze

stap relevante deel gebruikt. De overige informatie gebruiken we (voor zover relevant) in het verdere traject, bijvoorbeeld bij het maken van sets.

4. Een aantal alternatieven die enthousiast aangedragen zijn worden door anderen negatief gewaardeerd. Er bestaan blijkbaar grote verschillen in doelstellingen van het regionale tariefbeleid.
5. Niet iedereen heeft de uitvraag compleet ingevuld. Niet in alle gevallen is er een (goede) objectieve argumentatie voor het niet acceptabel vinden van alternatieven. Deze beoordelingen zijn bij de weging minder zwaar meegenomen.
6. Een aantal respondenten gaf aan eenvoud in het totale tariefsysteem van belang te vinden. Kenmerken hiervan waren o.a. een beperkt aantal verschillende kortingspercentages, een beperkt aantal doelgroepen en een logisch geheel van producten per doelgroep.
7. Door verschillende en soms tegengestelde verwachtingen en beoordelingen is er niet veel ruimte voor nieuwe landelijke alternatieven. Zie bijvoorbeeld de opmerking hiervoor onder punt 1.

2.4.2 Acceptabele alternatieven

2.4.2.A: In relatie met de doelstellingen voor de huidige 65-plussers

Beleidsdoel:

Het mobiel maken en houden van mensen met minder alternatieve opties door het OV voor hen financieel bereikbaar te houden

De volgende alternatieven zijn acceptabel⁵⁶.

A1 40% korting voor minima⁵⁷ op saldoreizen

A7 Dal Vrij⁵⁸ voor AOW'ers voor € 20 per maand

A1 wordt door de meerderheid een acceptabel product gevonden waarbij met name effectiviteit bij de meesten goed tot zeer goed scoort. Dat is ook logisch want dit product is specifiek gericht op de doelgroep.

Bezwaren die genoemd worden door degenen die dit product niet acceptabel vinden zijn:

- De administratie lastendruk
- Geen inkomenspolitiek in OV-tarieven

Het eerste punt komt vooral voort uit de gedachte van een (uitvoerende) rol bij de provincies. Als de uitvoering ergens anders wordt belegd is het (zeer waarschijnlijk) geen probleem meer voor de DO's. Door sommigen wordt gesteld dat het product alleen acceptabel is als het als een Business to Business product wordt aangeboden dat via de gemeenten loopt. Dat lijkt inderdaad een oplossing voor dit bezwaar mits dit ook door de gemeenten zo wordt gezien; ze moeten het product immers willen afnemen voor hun inwoners waarbij hun administratieve lastendruk wordt verhoogd als ze op dit moment een dergelijk (maatwerk)product niet afnemen.

In dit kader is het van belang dat alle gemeenten minimabeleid voeren waarbij ze producten en/of diensten beschikbaar stellen (zoals bijv. internetabonnement, energietoeslag, lid sportvereniging etc.) waarbij ze "het minima zijn" toetsen. Met andere woorden de gemeenten zijn hiervoor een logische plaats.

⁵⁶ Alternatief A8 Weekend Vrij was ook acceptabel, is vergelijkbaar met A7 Dal Vrij, maar scoorde duidelijk minder en is daarom hier niet opgenomen

⁵⁷ Als minima wordt gedacht aan de groep tot maximaal 120% van het minimum/bijstandsniveau. In december 2022 was de groep die een bijstand of bijstand gerelateerde uitkering (IOAW, IOAZ, Bbz) ontving 490.000 (bron CBS). We schatten de groep tot maximaal 120% van het minimum/bijstandsniveau op ongeveer 1 miljoen.

⁵⁸ Vrij reizen op weekenddagen en in de dalperiode op weekdays (niet in de ochtendspits 6.30-9.00 en avondspits 16.00-18.30)

Gemeenten hebben hier ervaring mee en kunnen het. Uit verkenning bij gemeenten⁵⁹ blijkt verder dat ze veelal een OV-product voor minima als zinvolle toevoeging in het mandje met producten voor minima zien. Belangrijk is echter dat het niet tot extra-onnodige administratieve lasten leidt. Een gebruikersvriendelijke portal voor gemeenten, aansluiting van controles (op het minima zijn) bij de al bestaande gemeentelijke cycli en definities van minima die aansluiten bij de gemeentelijke (maximaal 120% bijstandsniveau) zijn daarbij van belang. Daarnaast is een actieve rol van de DO's richting gemeenten gewenst.

Om te voorkomen dat 1 of een heel beperkt aantal gemeenten invoering kan tegenhouden stellen we voor de deelname van gemeenten vrijwillig te laten zijn. Het kan ook niet anders, omdat DO's geen bevoegdheid hebben op gemeentebestuur. Dat betekent dat het aan de betreffende gemeente ligt of minima in die gemeente het minimaproduct kunnen gebruiken.

Enkele respondenten gaven aan dat zij principieel geen inkomenspolitiek via de OV-tarieven willen voeren. Dit lijkt strijdig met de geformuleerde beleidsdoelstellingen (*Het mobiel maken en houden van mensen met minder alternatieve opties door het OV voor hen financieel bereikbaar te houden*).

De huidige 65-pluskorting⁶⁰ is in feite ook een (impliciete) maar inefficiënte, dure en niet toekomst vaste inkomensmaatregel. Het alternatief A1 is een goedkopere, effectievere en toekomst vastere expliciete inkomensmaatregel. Het principieel niet accepteren van dit alternatief laat de kans lopen op het behalen van een betere prestatie op de geformuleerde beleidsdoelstelling.

Daarom laten we dit alternatief als acceptabel staan.

A7 Dal Vrij voor AOW'ers voor €20 per maand

Dit product scoort bij bijna alle respondenten goed op alle toetsingscriteria

Door enkelen wordt het product toch niet acceptabel gevonden in relatie met de volgende bezwaren:

- Bezwaar regionaal: past niet beter bij doelstellingen dan huidige ouderenkorting
- In principe geen vastrecht meer waarbij extra kilometers geen extra kosten met zich meebrengen en een voorkeur voor capping ten opzichte van vastrecht

Door een enkeling wordt aangegeven dat dit product niet beter past bij de doelstelling dan de huidige ouderenkorting. Dat is niet helemaal juist. De huidige ouderenkorting geeft ongevraagd iedereen in alle tijdvakken korting. Een Dal Vrij product doen dat alleen in de betreffende periode en geldt alleen voor degenen die deze hebben aangeschaft. Dit product is dus alleen aantrekkelijk voor ouderen die meer dan gemiddeld het OV gebruiken. Dat zouden wel eens reizigers kunnen zijn die minder alternatieve opties (bijv. geen auto, of lichamelijk minder mobiel) hebben. Daarom past dit product beter bij de geformuleerde beleidsdoelstelling.

Een mogelijke verklaring voor goede scores van de dal producten kan zijn dat sommigen dit als een compensatie voor het verdwijnen van de huidige ouderenkorting zien. Hierbij is het van belang dat

⁵⁹ Gesprek met grote en kleine gemeente, VNG en uit ervaringen van betrokken provincie en vervoerder met een vergelijkbaar product in Zeeland.

⁶⁰ De landelijke korting voor 65-plussers is in 1980 ingevoerd omdat toen een groot deel van de 65-plussers relatief een laag inkomen had.

ouderen verreweg het grootste deel (meer dan 80%) in de dalperiode reizen. Een korting voor alle dalreizen (alternatief A6) heeft daarom maar een beperkt (opbrengst-) voordeel ten opzichte van de huidige ouderenkorting.

Een Dal Vrij heeft dat nadeel veel minder omdat dit product interessant is voor een kleine groep (en dus goedkoper is) die zeer waarschijnlijk ook nog eens goed past binnen de afgesproken beleidsdoelstellingen. Het product heeft daarnaast een prijs (dus geen automatische korting), waardoor alleen reiziger het product zullen afnemen die het ook echt nodig hebben. Een groot deel van hen maakt veel gebruik van het OV omdat ze minder alternatieve opties hebben.

Met andere woorden een dalkorting-product is niet veel effectiever dan de huidige ouderenkorting. Dal Vrij is dat wel.

De derving die samenhangt met voorgaande alternatieven bedragen naar schatting:

A1 € 15,0 mln⁶¹

A7 € 4,0 mln⁶²

De derving van de huidige ouderenkorting bedraagt €25,1 mln.

⁶¹ Uitgaande van 1,0 mln minima (maximaal 120% sociaal minimum) die in aanmerking komen, een gemiddeld gebruik van 90 euro per jaar per persoon, een deelname van 70% (gecombineerd door gemeenten en individuen), een korting van 40% en een geschat bedrag van derving i.v.m. bestaande regionale kortingen voor minima en ouderen van 10,2 miljoen euro (expert opinion). Dit laatste wordt in mindering gebracht, zodat derving in de huidige situatie niet wordt dubbel geteld.

⁶² Expert opinion op basis van berekeningen met de Productenpalet -Tool en de aanname dat reizigers die op andere producten (dan saldoreizen) reizen dit blijven doen. Hierbij is gebruik van de omvang en spreiding van het reisgedrag van AOW'ers. De prijs van 20 euro voor het Dal Vrij correspondeert met een geschatte derving van 4 miljoen euro.

2.4.2.B: In relatie met de doelstellingen voor kinderen 4-11 jaar

Beleidsdoelen:

- *Kinderen de mogelijkheid bieden zelfstandig te reizen.*
- *Het aantrekkelijker maken van OV voor gezinnen.*
- *Kinderen op jonge leeftijd kennis laten maken met het OV zodat ze dat op latere leeftijd meer gaan gebruiken.*

De volgende alternatieven zijn acceptabel.

B1 40% korting op saldoreizen voor alle kinderen 4-11 jaar (hogere korting)

B3 100% korting op saldoreizen voor kinderen 4-11 jaar bij meereizende oudere (voor gezinnen aantrekkelijker)

B6 100% korting op saldoreizen voor alle kinderen

B1 wordt door alle respondenten als acceptabel gewaardeerd. B3 en B6 door bijna iedereen.

Een enkeling vindt B3 te ingewikkeld. Een andere ziet meer in de invoering van Busrunner (vergelijkbaar product als de Railrunner; goedkoop los kaartje voor een dag). Gezien de overgrote meerderheid die dit product wel als landelijk product ziet zitten beschouwen we dit product vooralsnog als acceptabel.

De ingewikkeldheid van B3 kan opgelost worden door de eis van meereizende oudere te laten vervallen. Dit is in alternatief B6 opgelost. Dit alternatief scoort dan ook beter op eenvoud.

De derving die samenhangt met voorgaande alternatieven bedragen naar schatting:

B1 € 4,7 mln⁶³

B3 € 8,3mln⁶⁴

B6 € 11,1 mln

De derving van de huidige kinderkorting bedraagt €4,0 mln.

⁶³ Dit is een hogere korting dan de huidige van 34%, de kosten bedragen 40%/34% * 4,0 mln (de huidige derving)

⁶⁴ € 11 mln * 0,75 = € 8,3 mln (de huidige opbrengsten van de groep 4-11-jarigen maal het geschatte percentage – expert opinion - dat met een betalende oudere reist). De extra opbrengst van de betalende ouder is hierin niet meegenomen.

2.4.2.C: In relatie met de (regionale) doelstellingen voor de groep jongeren 12-18 jaar

Beleidsdoelen:

- *Scholieren mogelijkheid bieden goedkoper naar school*
- *Jongeren motiveren gebruik OV voor reizen naar school*
- *OV betaalbaar houden voor jongeren*
- *Budgetzekerheid*
- *Minder grote sprong in tarieven bij leeftijd 12 jaar*

De volgende alternatieven zijn deels/misschien acceptabel.

(Deels)

C7 Standaardproduct voor alle scholieren in de leeftijd van 12- 18 jaar met regionaal vast te stellen kortingspercentage op saldoreizen

(Misschien)

C1 40% korting op saldoreizen voor alle scholieren in de leeftijd van 12- 18 jaar

Met betrekking tot C7 is de eerder gemaakt opmerking “Een aantal partijen vindt een product met regionaal in te vullen parameters (kortingspercentages) erg aantrekkelijk. Anderen vinden een product pas aantrekkelijk als de parameters(kortingspercentages) landelijk overal hetzelfde zijn” relevant. Daarnaast vindt een enkeling dit alleen aantrekkelijk onder de voorwaarde dat het alleen op de huidige regionale abonnementen wordt toegepast (en dat gebeurt nu al via de prijsstelling).

Verder hebben veel DO's specifieke producten (veelal in de vorm van afgekocht reisrecht) voor scholieren. Een product dat korting geeft op saldoreizen leidt tot shopgedrag (kostenoptimalisatie en opbrengstminimalisatie) en dus tot een grote derving. Twee producten met verschillende principes (afgekocht reisrecht en korting op saldoreizen) voor eenzelfde doelgroep is verwarrend.

Samengevat leidt dit tot de conclusie dat er weinig ruimte is voor een product waarin een producttype (dat strijdig is met de huidige regionale producten) is gedefinieerd. Mocht een dergelijk landelijk product gelanceerd worden, dan zullen de regionale producten voor deze doelgroep mogelijk verdwijnen en/of worden herzien.

Bij C1 wordt er echter nog een extra bezwaar genoemd. De betaalbaarheid. De extra derving van C1 bedraagt naar schatting € 33 mln.⁶⁵ Dit bedrag is hoger dan de som van de derving van de huidige landelijke leeftijdskortingen voor ouderen en kinderen samen (€ 29 mln) en daarmee ook niet acceptabel. Het maximaal haalbare met de in het onderzoek geformuleerde financiële uitgangspunt

⁶⁵ 40% maal vol-tariefopbrengsten – huidige leeftijdskortingskorting voor deze leeftijdskorting = € 77 mln – 44 mln = € 33 mln

opbrengstneutraliteit is, volgens ons, voor deze leeftijdsgroep een gedeelde definitie van de leeftijdsgrenzen. Praktisch zou dit betekenen dat iedereen bij het maken van de producten voor jongeren de leeftijdsafbakening van 12 tot 18 jaar hanteert. Deze afspraak is echter al opgenomen in het geactualiseerde LTK waarover al bestuurlijke besluitvorming plaatsvindt.

NB. Het onderzoek heeft als financieel uitgangspunt opbrengstneutraliteit. Eventuele negatieve opbrengsteffecten kunnen echter ook uit andere bronnen gefinancierd worden. Mocht dat mogelijk zijn voor deze doelgroep, dan is C1 ook een goed alternatief.

2.4.3 Combinatie van alternatieven tot sets

In het voorgaande hebben we per beleidsdoelstelling een keuze gemaakt van acceptabele alternatieven voor de huidige leeftijdskortingen. Nu gaan we deze combineren tot sets omdat we het totale opbrengsteffect willen zien waarbij de totale derving bij benadering vergelijkbaar is met de derving van de huidige landelijke leeftijdskorting (deze is €29,1 mln).

In de volgende tabel hebben we eerst de acceptabele alternatieven met hun opbrengsteffect vermeld. Hierbij is aangegeven voor welke aanbevelingen zij een invulling zijn en zijn de scores op de belangrijkste criteria effectiviteit, toekomstvastheid, eenvoud en administratieve lastendruk opgenomen⁶⁶.

Tabel 2.4.3.1 Kerngegevens acceptabele alternatieven

Alternatief	Effectiviteit	Toekomst-bestendig	Eenvoud	Administratieve lastendruk	Derving opbrengsten op jaarbasis ⁶⁷
A1 40% korting voor minima ⁶⁸	+	+	+	+/-	€ 15,0 mln
A7 Dal Vrij voor AOW'ers (prijs €20 pm)	+/-	+/-	+	+	€ 4,0 mln
B1 40% korting voor kinderen	+	+	+	+	€ 4,7 mln
B3 100% korting voor kinderen met meereizende betalende oudere	+	+	+/-	+	€ 8,3 mln
B6 100% korting voor kinderen	+	+	+	+	€11,1 mln

- In relatie met aanbeveling 1 (Vervang huidige leeftijdskorting voor 65-plusser door een kortingsproduct dat beter aansluit bij de beleidsdoelstelling) scoort A1 erg goed. Alleen de administratieve lastendruk wordt als een uitdaging gezien. Als dit, goed georganiseerd, met de hulp van gemeenten, kan worden uitgevoerd behoeft dit geen probleem te zijn.
- A7 scoort minder op de aspecten effectiviteit (in principe kan elke AOW'er hier gebruik van maken) en toekomstbestendigheid (de groep AOW'ers groeit aanzienlijk). Dit laatste is minder erg dan bij de huidige ouderenkorting omdat dit product voor slechts een klein deel van de ouderen aantrekkelijk is.
- In relatie met aanbeveling 2 (Kijk of de huidige leeftijdskorting voor kinderen geïntegreerd kan worden met regionale kortingen voor kinderen) scoren alternatieven B1, B3 en B6 op bijna alle aspecten goed. Alleen B3 scoort minder op het aspect eenvoud (gezien vanuit de

⁶⁶ Het criterium efficiency is niet opgenomen omdat hierop de scores niet onderscheidend zijn omdat alle alternatieven van toepassing zijn op de huidige reizigers en de prijselasticiteiten vergelijkbaar zijn

⁶⁷ Sommige kortingen hebben in combinatie andere (lagere) resultaten

⁶⁸ Op basis van de reacties en verkenningen is het aangepast naar een b-to-b product dat vrijwillig (maar wel gratis) via de gemeenten beschikbaar gesteld kan worden

- reiziger). B6 past echter het beste bij de aanbevelingen omdat hiermee alle regionale kortingen geïntegreerd worden (vervallen) met de landelijke.
- In relatie met aanbeveling 3 (Verken een landelijke leeftijdskorting/product voor jongeren) zijn er geen acceptabele alternatieven gevonden. Dit heeft met name te maken dat alternatief C1 (40% korting 12-18) leidt tot hoge derving.

Op basis van de resultaten in tabel 2.4.3.1 inclusief de eerder bij het maken van het productenpalet aangegeven eisen: eerlijk, eenvoudig en flexibel komen we tot de volgende voorkeursvariant:

Set 1: A1 + A7 + B6 met een geschatte derving van € 30 mln

De sterke punten van deze set zijn

- A1 een veel effectiever en goedkoper alternatief dan de huidige ouderenkorting
- A7 compensatie voor kleine groep ouderen die het echt nodig hebben (veel reizen met het OV en waarschijnlijk geen alternatieven hebben) mede in relatie met de eis eerlijk
- B6 in (bijna) alle regio's zijn er aanvullende regionale producten voor deze doelgroep die worden nu ingezet voor een landelijk (heel) eenvoudig product⁶⁹

Een minder ambitieuze set is:

Set 2 A1+ B1 met een geschatte derving van € 20 mln

Nadeel hiervan is dat er geen compensatie in zit voor een deel van de ouderen voor het vervallen van de ouderenkorting en het woud van producten voor kinderen blijft bestaan.

Als we slechts een van beide nadelen van Set 2 willen oplossen komen we tot:

Set 3A A1+B1 +A7 met een geschatte derving van €24 mln

Of

Set 3B A1+B6 met een geschatte derving van €26 mln

⁶⁹ Hier praten we over een product in de functionele zin, los van de technische uitvoering.

2.5 Regionale verbijzondering

In de eerdere paragrafen hebben we ons gefocust op de landelijke effecten. In deze paragraaf kijken we naar regionale aspecten.

Hierbij komen de verschillen in financiële impact en de regionale flexibiliteit aan de orde.

Financiële impact

In voorgaande hebben we voor de voorkeursvariant de financiële effecten op landelijk niveau in beeld gebracht. Voor overheden en vervoerders zijn echter de effecten op concessie en DO niveau relevanter.

Hierover kan het volgende gezegd worden:

1. Het effect op landelijk niveau is het gemiddelde van de effecten op concessie- en DO- niveau, en daarmee is het op zijn best een goede eerste indicatie
2. Regionaal kan de situatie echter afwijken omdat bijvoorbeeld de verhouding tussen het aantal ouderen en het aantal minima tussen de regio's sterk verschilt of dat er al relatief veel producten zijn voor de betreffende doelgroep. Ook verschilt per regio het aandeel kinderen en de producten voor deze doelgroep. Zo zal het effect van alternatief B6 (100% korting voor kinderen) voor Amsterdam nihil zijn omdat Amsterdam dit al als regionaal product wil invoeren.
3. Het onderzoek heeft als financieel uitgangspunt opbrengstneutraliteit. Eventuele negatieve opbrengsteffecten kunnen echter ook uit andere bronnen gefinancierd worden.

Ad 2 In de voorkeursvariant vervalt de huidige 65-plus korting en wordt een korting voor minima ingevoerd. De impact hiervan is voor regio's met relatief veel minima relatief ongunstig. Dit geldt ook voor regio's met relatief weinig 65-plussers. In de volgende tabel hebben we de aandelen van beide groepen binnen de totale populatie, 18-plussers exclusief studenten, geschat⁷⁰.

Tabel 2.5.1 Aandeel 65-plussers en minima in totale populatie 18 plus (exclusief studenten) per provincie/DO

Provincie/DO	Aandeel 65+	Aandeel minima	Waarvan 65+
Groningen	24,6%	8,8%	0,9%
Fryslân	26,4%	6,9%	0,9%
Drenthe	28,9%	6,4%	1,1%
Overijssel	24,6%	6,8%	1,4%
Flevoland	19,5%	6,3%	0,5%
Gelderland	25,4%	5,7%	0,7%
Utrecht	21,5%	6,5%	0,7%
Noord-Holland ⁷¹	26,2%	5,9%	1,1%
MRDH	21,5%	9,2%	0,9%
Zuid-Holland ⁷²	24,9%	5,5%	1,6%
VRA	18,8%	9,8%	1,0%
Zeeland	29,8%	7,2%	1,2%

⁷⁰ Op basis van de ODIN (CBS) onderzoeken over de periode 2019-2021. De omvang van het aantal minima is daarbij geschaald naar 1 mln.

⁷¹ Exclusief VRA

⁷² Exclusief MRDH

Noord-Brabant	25,1%	6,0%	1,2%
Limburg	28,5%	6,9%	1,0%
Totaal	24,2%	7,0%	1,0%

De financiële impact voor Zeeland, met een relatief hoog aandeel 65-plussers (29,8% t.o.v. een landelijke gemiddelde van 24,2%) en een ongeveer gemiddeld aandeel minima (7,2% tv 7,0% landelijk gemiddeld) is relatief gunstig. Dat komt doordat de 65 plus-derving die vervalt relatief groot is en de derving als gevolg van de korting voor minima ongeveer gemiddeld is.

Voor VRA en MRDH is het aandeel minima relatief hoog (9,8% respectievelijk 9,2% t.o.v. 7,0% landelijk gemiddeld) en het aandeel 65 plus juist-relatief laag (18,8% respectievelijk 21,5% tv een landelijk gemiddelde van 24,2%). Beide verschillen zorgen ervoor dat de financiële impact voor VRA en MRDH relatief groot is.

Voor de verschillen in impact van alternatief B6 (100% korting voor kinderen) is het aandeel kinderen van belang. Als het aandeel kinderen groter is dan het landelijk gemiddelde dan zal de financiële impact van alternatief B6 relatief groot zijn. In de volgende tabel laten we dit zien.

Tabel 2.5.2 Aandeel kinderen in totale bevolking per provincie/DO.

Provincie/DO	Aandeel kinderen 4-11 jaar
Groningen	6,9%
Fryslân	8,7%
Drenthe	8,0%
Overijssel	8,8%
Flevoland	10,2%
Gelderland	8,7%
Utrecht	9,4%
Noord-Holland	8,5%
MRDH	7,9%
Zuid-Holland	9,1%
VRA	8,9%
Zeeland	8,6%
Noord-Brabant	8,5%
Limburg	7,5%
Totaal	8,6%

Hier zien we dat het aandeel kinderen in Flevoland relatief groot is (10,2% t.o.v. 8,6% landelijk gemiddeld) en daarmee zal de financiële impact van de 100% korting voor kinderen daar relatief het grootst zijn. In Limburg, Groningen en de MRDH ligt het aandeel kinderen juist ruim onder het landelijk gemiddelde. Daar zal de financiële impact van de 100% korting voor kinderen juist relatief beperkt zijn.

Indien besloten wordt om de huidige landelijke leeftijdskortingen te vervangen door een nieuwe set is het goed dat opdrachtnemers en opdrachtnemers samen naar de gevolgen kijken voor hun concessie.

Daarbij spelen meer effecten (zoals de bestaande regionale producten voor de doelgroep van het nieuwe product) dan hiervoor aangegeven ook een effect. Het totale financiële effect op DO of concessieniveau is het landelijk gemiddelde met een aantal plussen en minnen die samenhangen met de specifieke regionale situatie.

Regionale flexibiliteit

In aanvulling op de landelijke producten en kortingen kunnen regionale overheden en vervoerders in concessies natuurlijk:

1. Aanvullende producten hanteren
2. Bestaande landelijke producten voor een lagere prijs verkopen (met extra derving)
3. Hogere kortingspercentages toepassen (met extra derving)

Mogelijkheid 1 heeft als nadeel dat hoe meer producten worden ingevoerd hoe moeilijker het voor de reiziger wordt om een keuze te maken (een woud aan producten!).

Mogelijkheid 2 en 3 kunnen in combinatie met de landelijke producten uit de voorkeusvariant toegepast worden (met extra derving).

Voor B6 (100% korting voor kinderen) geldt natuurlijk dat dit niet van toepassing is omdat de prijs al 0 is en er 100% korting is.

Voor A1 (40% korting voor minima) kan het kortingspercentage verhoogd worden. Dit kan door de gemeente de mogelijkheid te geven een extra korting voor haar minima in te kopen bijvoorbeeld +20% of +60% (gratis)). Hierbij wordt wel opgemerkt dat niet alle DO's en gemeenten voorstander zijn voor verschillen in kortingspercentages.

NB. Als gemeenten extra korting wensen, dan leidt dit niet tot extra derving, omdat gemeenten hiervoor financieel bijdragen.

In principe zou de aanvullende korting alleen in een beperkt gebied (bijvoorbeeld het lijnennet in de gemeente) van toepassing kunnen zijn. Dit is technisch lastiger, complexer voor reizigers en minder eerlijk (reizigers die in de buurt van de gemeentegrens wonen of over de gemeentegrens naar school of werk gaan worden benadeeld).

Ten aanzien van product A7 (Dal Vrij voor AOW'ers) kan regionaal een lagere prijs gehanteerd worden. De landelijke prijs vormt daarmee een soort bovengrens/maximum. Regionaal kan met een lager tarief worden gerekend.

Hierbij gelden vergelijkbare afwegingen als hiervoor aangegeven bij het product voor minima.

2.6 Technische haalbaarheid en vertaling naar LTK

2.6.1 Inleiding

Tot zover hebben we ons beziggehouden met de functionele kant van alternatieven voor de huidige leeftijdskortingen. In deze paragraaf gaan we meer de technische en organisatorisch kant in waarbij we uitgaan van de voorkeursvariant en invoering hiervan nadat het de huidige OV-chipkaart is uitgefaseerd⁷³ en vervangen door een nieuwe situatie gebaseerd op OV-pay en tariefberekening in de backoffice⁷⁴.

We stellen ons daarbij de volgende vragen:

- Is de voorkeursvariant technisch mogelijk?
- Welke aanpassingen moeten er in het LTK worden aangebracht?
- Wat betekent de nieuwe rol van de gemeenten?

Bij de beantwoording van de vragen maken we gebruik van informatie uit een aantal gesprekken met:

- Translink
- Landelijke Product Regisseur (LPR)
- De gemeenten Amsterdam en Oldenzaal
- De vereniging van Nederlandsche Gemeenten (VNG)
- Provincie Zeeland en betrokken vervoerder
- RET

In deze gesprekken is door genoemde partijen informatie gedeeld die wij als onderzoekers gebruikt hebben om mogelijkheden en risico's in te schatten. Deze inschatting valt onder de verantwoordelijkheid van de onderzoekers. Mocht het tot daadwerkelijke invoering van de voorkeursvariant komen dan dienen er verdere gesprekken gevoerd en afspraken gemaakt te worden.

⁷³ Hiermee worden dubbele kosten voor de invoering van de nieuwe producten voorkomen.

⁷⁴ Volgens de actuele planning zal dat niet voor 1 januari 2026 zijn.

2.6.2 Is de voorkeursvariant technisch mogelijk?

De voorkeursvariant bestaat uit 3 producten⁷⁵:

1. 40% korting voor minima
2. 100% korting voor kinderen
3. Dal Vrij voor AOW'ers

Deze producten zijn allen technisch mogelijk. Het zijn producten die passen binnen de definities van het nieuwe productenpalet dat in zijn geheel technisch mogelijk wordt gemaakt in de nieuwe situatie (met OV-pay en afrekenen in de backoffice). Voor de producten 2 en 3 geldt dat het al bestaande producten zijn (met een afwijkende korting en/of prijs). Voor product 1 is bovendien vastgesteld dat deze past binnen de technische architectuur die ten grondslag ligt aan het ontwerp van OV-pay en afrekenen in de backoffice.

Er zijn wel enkele aandachtspunten:

Wie gaat de rol van Producteigenaar/regisseur invullen?

Deze is verantwoordelijk voor lifecycle-management, definitie, verkoop en service, werking, toepassing en opbrengstverdeling van landelijke producten.

Momenteel wordt deze rol (ook voor landelijke producten) door één van de vervoerders uitgevoerd, maar LPR zou deze rol ook kunnen vervullen.

Wie gaat de rol van verkoper invullen?

Deze rol wordt ook uitgevoerd door één van de vervoerders maar dit kan ook door een derde partij. Deze rol is van groot belang bij het gebruiksvriendelijk maken van product A1 voor de gemeenten (portal).

Hoe werkt de 100% korting voor kinderen?

Kinderen tot en met 3 jaar kunnen gratis gebruik maken van het regionaal OV. Hiervoor hebben ze geen vervoersbewijs nodig (wettelijk geregeld). Dit betekent dat de reizen van deze groep ook niet geregistreerd worden.

Voor de 100% korting voor kinderen van 4-11 jaar is wel een vervoersbewijs nodig. Hierdoor worden de reizen van deze groep wel geregistreerd. Het verkrijgen van dit vervoersbewijs gebeurt op vergelijkbare wijze als voor de huidige leeftijdskortingen maar dan aangepast aan de OV-pay systematiek (met verwerking en leeftijdskenmerken in de backoffice).

Om de korting te kunnen toepassen moet er een vorm van identity-management zijn. Dat is niet anders wat nu ook gangbaar is om de huidige korting voor kinderen te kunnen uitvoeren. Dit zal op verschillende dragers (waaronder OV-reispas) technisch mogelijk moeten zijn.

Hoelang duurt de invoering?

⁷⁵ Hier hanteren we de functionele term voor producten, technisch kan dit anders ingeregeld worden zoals nu bij de leeftijdskorting voor kinderen

De technische invoering van een product duurt meestal niet langer dan 3 maanden maar nooit langer dan een half jaar. Hiervoor moet er een DAB (Dossier Afspraken en Procedures) beschikbaar zijn en alle besluitvorming moet dan eerst zijn afgerond.

In een DAB zijn afspraken opgenomen met betrekking tot de verkoop, geldigheid en opbrengstenverdeling van een product. Daarnaast wordt erin vermeld welk rapportages en controles er plaatvinden. Een DAB wordt opgesteld door LPR in samenwerking met de producteigenaar.

2.6.3 Welke aanpassingen moeten er in het LTK⁷⁶ worden aangebracht?

Als de voorkeursvariant wordt ingevoerd dienen de volgende aanpassingen te worden aangebracht:

In relatie met de leeftijdskorting voor kinderen 4-11?

1. Het kortingspercentage op saldoreizen wordt aangepast van 34% naar 100%.

In relatie met de leeftijdskorting voor ouderen?

2. De leeftijdskorting voor ouderen vervalt.
3. Voor deze leeftijdsgroep wordt het product Dal Vrij toegevoegd (met een prijs van € 20 euro⁷⁷ per maand prijspeil 2023).
4. Er wordt een nieuwe doelgroep gedefinieerd:

Minima tot 120% bestaansminimum

5. Voor deze doelgroep wordt een kortingspercentage van 40% gehanteerd

⁷⁶ Uitgaande van aangepaste LTK met AOW'ers in plaats van 65-plussers

⁷⁷ Of een ander overeengekomen vast maandelijks bedrag

2.6.4 Rol gemeenten bij product voor minima

In de voorkeursvariant is een product met een korting van 40% voor minima opgenomen. Geconcludeerd is dat bij het definiëren van de groep minima er een rol is weggelegd voor de gemeenten, omdat zij als enige de toets of een persoon onder de groep minima valt kunnen uitvoeren.

Tot nu hebben gemeenten geen structurele rol in het beschikbaar stellen van een OV-kortingsproduct voor een specifieke doelgroep. Dit doen de gemeenten op vrijwillige basis voor OV-producten die ze zelf afnemen. Bij de introductie van een product voor minima verandert deze rol niet. Echter, de verwachting is dat meer gemeenten deze rol op zich zouden willen nemen.

Uit verkennende gesprekken met gemeenten en andere partijen blijkt dat de kans groter is dat zij hieraan willen meedoen als aan onderstaande wordt voldaan:

1. Goed geïnformeerd, gemotiveerd en geïnstrueerd
2. Gebruiksvriendelijk applicaties
3. Aansluitingen bij toetsing momenten/registraties van gemeenten
4. Geen (noemenswaardige) extra inspanningen
5. Privacy gewaarborgd
6. Gebruiksvriendelijk voor reizigers

Ad 1 De verantwoording en besluitvorming ten aanzien van de tarieven ligt bij DO's. Vanuit die rol kunnen zij gemeenten informeren en motiveren er gebruik van te maken. De VNG kan hier ook een rol in vervullen. De VNG is bezig met beleidsvorming op dit gebied (minima, recht op bereikbaarheid)). VNG heeft communicatiekanalen die gebruikt kunnen worden.

Ad 2 De overdracht van informatie tussen gemeenten en vervoerders (o.a. welke persoon recht heeft op korting) met betrekking tot minima vindt zo eenvoudig mogelijk plaats. Een gebruiksvriendelijke portal kan hierbij helpen.

Ad 3/4 Het is niet wenselijk dat dit voor de gemeente leidt tot extra controles en toetsingen. Daarom is aansluiting bij bestaande toetsingen gewenst. Om administratieve lastendruk te voorkomen is het wenselijk dat de toets op minima niet meer dan eenmaal per jaar plaatsvindt.

Ad 5 Het al dan niet tot de groep minima behoren is een privacygevoelig onderwerp. In de verwerking van deze gegevens dienen voldoende waarborgen te zijn opgenomen ten aanzien van de waarborging van privacygevoelige gegevens.

Indien besloten wordt tot invoering van een minimaproduct met een rol voor gemeenten verdient voorgaande tijdige aandacht.

Ad 6 Het verkrijgen van het product voor de minima dient zo eenvoudig mogelijk te zijn.

2.7 Samenvattend advies en mogelijke risico's

2.7.1 Samenvatting en advies

In dit deel van het onderzoek zijn we op basis van de aanbevelingen uit deel 1 op zoek gegaan naar alternatieven voor de huidige leeftijdskortingen. Hiervoor hebben we een toetsingskader ontwikkeld en mogelijke alternatieven in beeld gebracht.

Met behulp van de beoordeling van de alternatieven door betrokken partijen (DO's, OV-bedrijven en ROCOV's) zijn hieruit acceptabele alternatieven gefilterd. Vervolgens is hieruit een combinatie, voorkeursvariant, geselecteerd die zoveel mogelijk invulling geeft aan de aanbevelingen uit deel 1, ongeveer opbrengstenneutraal is en voldoet aan de criteria die bij de ontwikkeling van het nieuwe productenpalet gesteld zijn zoals eenvoud, eerlijk en flexibel.

Dit leidt uiteindelijk tot een voorkeursvariant die bestaat uit de volgende onderdelen⁷⁸:

- 4 40% korting op saldoreizen voor minima⁷⁹
- 5 Dal Vrij⁸⁰ voor AOW'ers voor €20 euro per maand
- 6 100% korting op saldoreizen voor kinderen 4-11 jaar

De geschatte opbrengstderving van deze variant bedraagt naar schatting € 30 mln op jaarbasis en is ongeveer gelijk aan de derving van de huidige landelijke leeftijdskortingen (€29 mln op jaarbasis).

De voordelen van de wijzigingen kunnen we als volgt kort samenvatten:

- De 40% korting voor minima past veel beter bij de beleidsdoelstellingen dan de huidige leeftijdskorting voor ouderen. Een groot deel van de groep ouderen bezit immers over voldoende inkomen en/of een auto.
- Er is daarnaast politieke belangstelling voor een product voor minima. Dit is tot uiting gebracht in de motie Van Ginneken-Van der Graaf, 25 mei 2023 (Motie 29 385, nr. 121) en Kamerbrief (6 december 2023).
- De verhoging van de korting voor kinderen doet recht aan het succes (passend bij beleidsdoelstellingen) van de huidige kortingen en "het woud" van aanvullende regionale producten voor deze doelgroep. Door deze aanpassing wordt de beleidsdoelstellingen nog beter gehaald met een veel eenvoudiger product voor de reiziger.
- Het Dal Vrij product voor AOW'ers kan gezien worden als een compensatie voor het wegvallen van de korting voor ouderen die geen alternatieven hebben en daarom veel gebruik maken van het OV. Deze subgroep binnen de ouderen past wel binnen de beleidsdoelstellingen.

⁷⁸ Naast het vervallen van de leeftijdskorting voor 65-plussers

⁷⁹ Tot 120% van het bestaansminimum

⁸⁰ Vrij reizen op weekenddagen en in de dalperiode op weekdays (niet in de ochtendspits 6.30-9.00 en avondspits 16.00-18.30)

Dit advies is mede tot stand gekomen op basis van de input van de bij de begeleiding van het onderzoek betrokken partijen. DO's, OV-bedrijven en ROCOV's. De betrokken partijen hebben op meerdere momenten input gegeven door reacties op notities en presentaties. Daarnaast hebben ze een tweetal specifieke uitvragen van antwoorden voorzien. Het uiteindelijke advies blijft echter de verantwoordelijkheid van de onderzoekers waarbij een zo groot mogelijk draagvlak de doelstelling was. Besluitvorming vindt in een verder traject plaats. Dit advies vormt hiervoor het startpunt waarbij DO's eerst aan zet zijn.

2.7.2 Mogelijk risico's

Zoals bij elke verandering zijn er risico's met de overgang naar een andere werkelijkheid. De belangrijkste zijn:

Medewerking gemeenten

De rol van de gemeenten in dit proces is niet geheel nieuw, maar omvangrijker en is essentieel voor het slagen van het minimaproduct. De risico's die hiermee samenhangen kunnen beperkt worden door tijdig de gemeenten te helpen bij het invullen van die rol. Zie hiervoor ook paragraaf 2.6.4

De hoogte van de derving die samenhangt met de nieuwe producten

De inschatting van de dervingen is voor een belangrijk deel gebeurd op basis van een periode waarin het reisgedrag beïnvloed was door corona. Hiervoor is wel gecorrigeerd maar daardoor zijn de resultaten wel onnauwkeuriger. Daarnaast was de focus in dit onderzoek op het landelijk beeld. Daarom is het verstandig om in overleg tussen opdrachtgever en opdrachtnemer deze risico's op regionaal niveau te bespreken.

Bijlage 1 Inwoners provincie naar stedelijsheidsklasse CBR.

Provincie	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk	Totaal
Groningen	42%		3%	31%	23%	100%
Fryslân		19%	20%	26%	35%	100%
Drenthe		15%	18%	32%	34%	100%
Overijssel		47%	14%	32%	7%	100%
Flevoland		51%	21%	27%		100%
Gelderland		38%	18%	36%	9%	100%
Utrecht	26%	34%	21%	18%	1%	100%
Noord-Holland	44%	33%	10%	10%	3%	100%
Zuid-Holland	54%	25%	11%	8%	1%	100%
Zeeland		25%	11%	30%	34%	100%
Noord-Brabant	18%	27%	21%	31%	2%	100%
Limburg	10%	36%	13%	28%	13%	100%
Totaal	26%	30%	15%	22%	7%	100%

In deze tabel zie je een duidelijk verschil in samenstelling tussen de “Randstadprovincies” Noord- en Zuid-Holland en Utrecht en de meer landelijke provincies zoals Fryslân, Drenthe en Zeeland.

Bijlage 2 Indeling concessies

Hieronder de indeling van concessies naar type.

CROW ID	Concessie	DO	Type
1	Groningen-Drenthe	Groningen-Drenthe	Regionaal
2	Noord- en Zuidwest-Fryslan en Schiermonnikoog	Friesland	Regionaal
3	Zuidoost-Fryslan, Vlieland, Terschelling, Ameland	Friesland	Regionaal
4	Midden Overijssel	Overijssel	Regionaal
5	Twente	Overijssel	Regionaal
6a	IJsselmond 2014-2023	Overijssel	Regionaal
6b	IJsselmond 2014-2023	Flevoland	Regionaal
7	Stadsvervoer Lelystad	Flevoland	Regionaal
8	Busvervoer Almere	Almere	Stedelijk
9	Veluwe	Gelderland	Regionaal
10	Achterhoek Rivierenland	Gelderland	Regionaal
11	Concessie Arnhem Nijmegen	Gelderland	Streek-stedelijk
12	Provincie Utrecht	Utrecht	Streek-stedelijk
13	Tram en Bus Regio Utrecht	Utrecht	Stedelijk
14	Gooi en Vechtstreek	Noord-Holland	Streek-stedelijk
15	Noord-Holland Noord	Noord-Holland	Regionaal
16	Haarlem/IJmond	Noord-Holland	Regionaal
17	Waterland	Vervoerregio Amsterdam	Streek-stedelijk
18	Zaanstreek	Vervoerregio Amsterdam	Streek-stedelijk
19	Concessie Amsterdam	Vervoerregio Amsterdam	Stedelijk
20	Amstelland-Meerlanden	Vervoerregio Amsterdam	Streek-stedelijk
21	Zuid-Holland Noord	Zuid-Holland	Regionaal
22	Bus Haaglanden Stad	MRDH	Stedelijk
23	Rail Haaglanden Stad	MRDH	Stedelijk
24	Regionaal busvervoer Haaglanden	MRDH	Streek-stedelijk
25	Concessie Rail Rotterdam	MRDH	Stedelijk

26	Concessie Bus Rotterdam	MRDH	Stedelijk
27	Voorne-Putten en Rozenburg	MRDH	Streek-stedelijk
28	Hoeksche Waard/Goeree Overflakkee	Zuid-Holland	Regionaal
29	Drechtsteden-Molenlanden-Gorinchem	Zuid-Holland	Regionaal
30	Zeeland	Zeeland	Regionaal
31	West-Brabant	Noord-Brabant	Streek-stedelijk
32	Oost-Brabant	Noord-Brabant	Streek-stedelijk
33	Zuidoost-Brabant	Noord-Brabant	Streek-stedelijk
34	Limburg	Limburg	Regionaal

Op 19 december 2024
Agendapunt 3b

Datum	4 december 2024
Portefeuillehouder	Frederik Zevenbergen / Henk Jumelet
Inlichtingen bij	Jan van Selm
Telefoon	06-50507770
Onderwerp	Actualisatie doelgroep-afspraken in het Convenant Landelijk Tarievenkader OV
Bijlagen	2

Kern van het onderwerp

In de BACBI+ van 25 april jl. is verkennend gesproken over actualisaties in afspraken over doelgroepen in het Convenant Landelijk Tarievenkader OV (LTK), de landelijke afspraken die decentrale overheden met elkaar hebben gemaakt inzake OV-tarieven in bus, tram en metro. De introductie van OVpay en t.z.t. beëindiging van de huidige OV-chipkaart vormen een passend moment om ook de bestaande doelgroep-afspraken tegen het licht te houden op doelmatigheid en doeltreffendheid.

De verkennende BACBI+-bespreking op 25 april jl. leverde de samenhangende richting op:

1. Een bijstelling van de LTK-afpraak over kinderen van 4 t/m 11 is gewenst. De huidige kortingsafpraak wordt omgezet in de afspraak om OV voor kinderen gratis te maken in een vorm die aansluit bij hetgeen momenteel al in treinen geldt.
2. Het is eveneens gewenst een landelijke faciliterende LTK-afpraak te maken over de mogelijkheid voor gemeenten c.q. overheden om aan te wijzen doelgroepen (bijv. minder draagkrachtigen) geheel of gedeeltelijk korting te geven in het OV (met regionale ruimte om de geboden faciliteiten al dan niet te effectueren).
3. De bestaande landelijke afspraak voor een leeftijdskorting voor ouderen is landelijk gezien doelmatig noch doeltreffend voor het OV-beleid of het armoedebesluit.
4. Voor een landelijke LTK-afpraak over een leeftijdskorting voor de leeftijd 12-18 bestaat geen draagvlak.
5. Meer eenheid in doelgroep-proposities levert, als het gaat om alle vormen van OV (trein nationaal/regionaal, metro, tram, bus), vanuit reizigersperspectief een meerwaarde op, en is derhalve gewenst.

Deze richting is de afgelopen periode in DOVA-verband nader beschouwd en na bespreking met de OV-bedrijven en de consumentenorganisaties (ROVER, Fietzersbond, ANWB, Ieder(In), Natuur&Milieu en LSVB (zie bijlage 1) en ambtelijk contact met de VNG (zie bijlage 2) in het onderstaand aangepaste voorstel omgezet.

Voorstel/gevraagd besluit:

De BAC B&I adviseren om:

1. In te stemmen met de onderliggende voorstellen A en B.
2. Indien in de BACBI+ geen unanieme overeenstemming over bovenstaand voorstel als geheel kan worden bereikt, voorstel A1 te laten vervallen en in te stemmen met voorstel A2 en voorstel B. Dit is voorstel C.

Op 19 december 2024

Agendapunt 3b

Voorstel A

Voorgesteld wordt om de Bijlage Uitvoeringsregels van het Convenant Landelijk Tarievenkader versie 30 november 2023 als volgt aan te passen:

1. Met ingang van *[nader te bepalen moment, denk aan 2026 of 2027]* wordt de Bijlage LTK uitgebreid met gratis reizen voor kinderen van 4 t/m 11 (maximaal 3 kinderen per betalende 12+ reiziger).
2. Met ingang van *[hetzelfde nader te bepalen moment]* wordt artikel 3 'Ouderen- en kinderkorting' beëindigd en vervangen door 'artikel 3 Doelgroepenkorting', luidende dat 'in alle OV-concessies wordt aan gemeenten/overheden de mogelijkheid geboden voor eigen en/of gezamenlijke rekening gebruik te maken van een product ten behoeve van aan te wijzen groepen minder draagkrachtigen of andere door hen te bepalen doelgroepen, waarbij de aangewezen groepen volledige of gedeeltelijke korting krijgen in een te bepalen gebied op te bepalen tijdstippen'.

Voorstel B

Voorgesteld wordt voorts om op basis ook van het advies van de gezamenlijke consumentenorganisaties ROVER, Fietzersbond, ANWB, Ieder(In), Natuur&Milieu en LSVB (zie bijlage 1) enerzijds en de VNG anderzijds (zie bijlage 2):

1. Nader met VNG en consumentenorganisaties in overleg te treden teneinde gemeenten actief te wijzen op mogelijkheden die met de nieuwe doelgroepen-bepaling in het LTK voor hen ontstaan en hoe we deze desgewenst het best kunnen implementeren (incl. communicatie naar de beoogde doelgroepen).
2. Twee jaar na effectuering van de onder A voorgestelde aanpassingen van het LTK
 - a. In beeld brengen welke effecten de wijzigingen te weeg hebben gebracht.
 - b. Opnieuw bezien of we gezamenlijke mogelijkheden zien voor nadere gezamenlijke afspraken inzake jongerenkortingen (12-18).
3. De voorgestelde herzieningen van het LTK ook in het perspectief te plaatsen van zich nationaal ontwikkelende gedachten voor een landelijk product voor minder draagkrachtigen mede ook in het licht van het Sociale Climate Fund. Indien deze tot stand komt ligt (landelijk uniformerende) synthese met voorstel A2 voor de hand.

Voorstel C

Indien in de BACBI+ geen unanieme overeenstemming over bovenstaand voorstel als geheel kan worden bereikt, voorstel A1 te laten vervallen en in te stemmen met voorstel A2 en voorstel B.

NB1. Hierbij stuiten wij overigens ambtelijk op het feit dat een gezamenlijke LTK-afpraak 'kinderen 4-11 gratis' in combinatie met individuele keuzen van OV-autoriteiten met betrekking tot (behoud van) doelgroepkortingen (incl. 65+) financieel niet per definitie positief uitvalt. Daarom is na ampele afweging voorstel C toegevoegd, waarbij wordt voorgesteld om voorstel A1 te laten vervallen, indien ondanks de gezamenlijk beoogde richting de BACBI+ geen unanieme overeenstemming over onderstaand voorstel als geheel kan worden bereikt.

Op 19 december 2024

Agendapunt 3b

NB2. Overigens om misverstanden te vermijden: opnemen van een afspraak in het LTK impliceert landelijke toepassing. Maar beëindigen van een gezamenlijke LTK-afpraak impliceert uiteraard niet dat een individuele decentrale OV-autoriteit de onderhavige afspraak niet in het eigen bevoegdheidsgebied kan toepassen. Slechts de landelijke verplichting naar elkaar toe vervalt.

Aanleiding/context

Met de introductie van de OV-chipkaart in 2011 werd ook de rond de eeuwwisseling in gang gezette decentralisatie van het stads- en streekvervoer voltooid: ook de tariefbevoegdheid voor het decentraal OV werd in 2011 gedecentraliseerd van Rijk naar 'decentrale OV-autoriteiten'. Tegelijk met deze decentralisatie herbevestigden de 15 decentrale OV-autoriteiten hun onderlinge convenant 'Landelijk Tarievenkader OV'. Om waar nodig voor reizigers gewenste samenhang in tarieven voor reizigers te garanderen. **Met afspraken in het Landelijk Tarievenkader (LTK) binden decentrale bevoegde OV-overheden zich aan elkaar. Om aldus op tariefgebied de decentrale bevoegdheden te kunnen uitoefenen, zonder de reiziger op niet gewenste onderdelen op te zadelen met ongewenste effecten vanwege bestuurlijke grenzen of concessiegrenzen.**

Het LTK kent bijlagen met uitvoeringsregels waarin bijvoorbeeld zijn opgenomen: gezamenlijke definities, landelijk te berekenen concessie-indices (LBI, LTI) en afspraken over o.a. het basistarief (opstaptarief), overstaptijd zonder dubbele basistarief, groepen die gratis mogen reizen, ouderen- en kinderkortingen, landelijk beschikbare producten en overal geldend reisrecht voor bijvoorbeeld studenten en blinden en slechtzienden. **Opnemen van een afspraak in het LTK impliceert landelijke toepassing. Maar beëindigen van een gezamenlijke LTK-afpraak impliceert niet dat een individuele decentrale OV-autoriteit de onderhavige afspraak niet in het eigen bevoegdheidsgebied kan toepassen. Slechts de landelijke verplichting naar elkaar toe vervalt.**

In het kader van de introductie van OVpay (en daaraan gekoppeld het beëindigen van de huidige OV-chipkaart) heeft de BACBI+ op 30 november 2023 ingestemd met een aantal bijbehorende actualisaties in het LTK. Tevens is toen afgesproken een nadere verkenning te doen naar de vraag of de bestaande doelgroep-afspraken in het LTK nog steeds doelmatig en doeltreffend zijn en of nieuwe LTK-afspraken inzake doelgroepen wellicht gewenst zijn.

Deze verkenning is het afgelopen jaar uitgevoerd waarbij met name de bestaande ouderenkorting en de kinderkorting zijn onderzocht, maar ook is gekeken naar (kosten van) vormen van jongerenkorting (12-18) en naar de wenselijkheden en mogelijkheden om landelijke LTK-afspraken te maken met een relatie naar draagkracht (in het kader van bestaanszekerheid en 'overall bereikbaarheid voor iedereen'). De analyses van het afgelopen jaar omvatten zowel kwalitatieve vragen (is de afspraak doeltreffend en doelmatig?), als kwantitatieve financiële analyses (welke financiële impact?).

Hieruit bleek onder andere dat:

- Omzetten van de huidige korting voor kinderen van 4 t/m 11 naar gratis (3 kinderen per betalende 12+ reiziger) een passende manier is om het OV voor gezinnen meer

Op 19 december 2024

Agendapunt 3b

betaalbaar te maken en een landelijke derving met zich brengt van maximaal € 4 miljoen.

- De huidige ouderenkorting van 34% vanaf 65+ die in 1980 is ingevoerd in zichzelf geen beleidsdoelen meer dient (beleidsdoelen zijn in de loop van de jaren verschoven van leeftijd naar draagkracht) en jaarlijks landelijk € 25-30 miljoen kost. Dit bedrag zal in de loop van de jaren met de toenemende vergrijzing verder stijgen. Overigens betekent beëindiging van de ouderenkorting als LTK-afpraak niet automatisch dat dit bedrag landelijk ook vrijvalt, aangezien het zoals aangegeven, individuele OV-autoriteiten uiteraard vrij staat voor het eigen gebied en de eigen concessies ouderenkorting te blijven toepassen.
- Een landelijke kortingsafpraak over de leeftijdsgroep 12-18 logisch zou passen in de opbouw van 4 t/m 11 en het Studenten Reis Product voor veel reizigers in de leeftijdsgroep 18-24. En gezinsreizen met het OV zou kunnen stimuleren. Echter, het verhoudt zich niet persé positief tot mogelijkheden voor deze leeftijdsgroep om te lopen of te fietsen, en is relatief duur, aangezien scholieren een grote groep reizigers betreft. Verder worden grote verschillen tussen regio's zichtbaar. Daarmee leent deze groep zich op dit moment minder goed voor een landelijke LTK-afpraak (NB: ontwikkelingen in denken zijn hier t.z.t. overigens mogelijk, waarbij dan ook een afgestemde afspraak voor het hele OV een optie zou kunnen zijn, zie toelichting bij onderdeel 2).

Landelijke afspraken voor OV-beschikbaarheid voor beleidsdoelgroepen ontbreken. Dit kan in de eerste plaats groepen minder draagkrachtigen betreffen, waar die gegeven maatschappelijke thema's als bestaanszekerheid en 'overall bereikbaarheid voor iedereen' wel gewenst zijn. Aangezien het armoedebeleid en inkomensmaatregelen in Nederland in beginsel liggen bij het Rijk en de gemeenten dient een landelijke afspraak tussen (provinciale en regionale) OV-autoriteiten zich te beperken tot het landelijk samenhangend faciliteren van producten voor minder draagkrachtigen. Dit kan eventueel voor andere doelgroepen anders liggen, maar in zijn aard brengt een hierop gerichte LTK-afpraak voor ons als concessie verlenende overheden geen andere dan organisatiekosten met zich.

In de BACBI+ van 25 april jl. zijn bovenstaande inzichten verkennend besproken, waaruit als samenhangende richting voor vervolg naar voren kwam dat:

1. Een bijstelling van de LTK-afpraak over kinderen van 4 t/m 11 gewenst is, waarbij de huidige kortingsafpraak wordt omgezet in de afspraak om OV voor kinderen gratis te maken in een vorm die aansluit bij hetgeen momenteel al in treinen geldt (3 kinderen per betalende 12+ reiziger).
2. Het eveneens gewenst is een landelijke faciliterende LTK-afpraak te maken over de mogelijkheid voor gemeenten om aan te melden beleidsgroepen (met name: minder draagkrachtigen) geheel of gedeeltelijk korting te geven in het OV (met regionale ruimte om de geboden faciliteiten al dan niet te effectueren).
3. De bestaande landelijke afspraak voor een leeftijdskorting voor ouderen landelijk gezien doelmatig noch doeltreffend is voor het OV-beleid of het armoedebeleid.
4. Voor een landelijke LTK-afpraak over een leeftijdskorting voor de leeftijd 12-18 geen draagvlak bestaat.

Op 19 december 2024

Agendapunt 3b

5. Meer eenheid in doelgroep-proposities als het gaat om alle vormen van OV (trein nationaal/regionaal, metro, tram, bus) vanuit reizigersperspectief een meerwaarde oplevert, en derhalve gewenst is.

Deze richting is de afgelopen periode in DOVA-verband nader beschouwd en – mede op verzoek van de BACBI+ – ook na afstemming met OV-bedrijven en bestudering van de adviezen van de consumentenorganisaties en de ambtelijke inbreng vanuit de VNG – in het voorliggende voorstel omgezet. Daarbij gaven de OV-bedrijven aan kennis te nemen van de voorstellen en hiervoor als bestuurlijke keuzen begrip te hebben. Zij gaan er daarbij wel van uit dat een goede doorvertaling in concessies vanzelfsprekend is.

Voorstellen nader toegelicht

Voorstel A Onderdeel 1

Met ingang van [nader te bepalen moment, denk aan 2026 of 2027] wordt Bijlage LTK uitgebreid met gratis reizen voor kinderen van 4 t/m 11 (maximaal 3 kinderen per betalende 12+ reiziger).

Dit onderdeel van het voorstel betreft een rechtstreekse doorvertaling van de beoogde richting voor kinderen van 4 t/m 11. Als dit landelijk voor het hele OV (incl. NS) kan gaan gelden draagt dit vermoedelijk ook bij aan versterking van het imago van het OV. Als ingangsdatum wordt in beginsel aan 2026 of 2027 gedacht, aangezien het (gratis) product alleen op OVpay zal worden aangeboden, en nog implementatietijd nodig is, zowel om de afspraak ook naadloos te laten aansluiten bij het NS-product Kids Vrij, als om hem operationeel te maken in alle concessies. Verder is gelijktijdige invoering met onderdeel 2 gewenst.

NB: niet alle kinderen reizen met een betalende 12+ reiziger. Voor zelfstandig reizende kinderen wordt gekeken naar oplossingen in de nieuwe OVpay wereld, waarbij kinderen net als nu met korting zelfstandig kunnen reizen. NS heeft op dit moment hiervoor de Railrunner beschikbaar.

Voorstel A Onderdeel 2

Met ingang van [hetzelfde nader te bepalen moment] wordt artikel 3 'Ouderen- en kinderkorting' beëindigd en vervangen door 'artikel 3 Doelgroepenkorting', luidende dat 'in alle OV-concessies wordt aan gemeenten/overheden de mogelijkheid geboden voor eigen en/of gezamenlijke rekening gebruik te maken van een product ten behoeve van aan te wijzen groepen minder draagkrachtigen of andere door hen te bepalen doelgroepen waarbij de aangewezen groep volledige of gedeeltelijke korting krijgt in een te bepalen gebied op te bepalen tijdstippen'.

Dit onderdeel van het voorstel is de technische vertaling van de beleidsbeslissingen om korting voor kinderen om te zetten naar gratis OV 4 t/m 11, de ouderenkorting in het decentraal OV als landelijke afspraak te beëindigen, en landelijke facilitering van één of meer draagkracht- en andere doelgroep-producten die beschikbaar zijn voor het decentraal OV. De ontwikkeling van passende proposities voor 'Doelgroepenkorting' (incl.

Op 19 december 2024**Agendapunt 3b**

eventuele vooral op extra gemak gerichte proposities) zal overigens de nodige tijd vragen, hetgeen een nader besluit vraagt met betrekking tot het jaar van invoering.

Voorstel B

Zowel de gezamenlijke consumentenorganisaties en de VNG hebben met betrekking tot de hoofdkeuzen m.b.t. tot de herziening van het LTK (zie voorstellen A) enkele daaraan rakende bijbehorende adviezen afgegeven. Die leiden tot enkele aanvullende voorstellen, vervat onder Voorstel B. Zij zien respectievelijk op een beoogd hoog gebruik van de mogelijkheden die we met de voorgestelde herziening LTK nu scheppen (door ook actief het samenspel met VNG en gemeenten te zoeken) en het in beeld houden van de effecten die we met de voorgestelde herziening LTK teweegbrengen (door actief een moment van monitoring af te spreken). Verder wordt voorgesteld over enkele jaren nog eens te kijken naar eventuele landelijke mogelijkheden voor kortingsproducten voor de doelgroep 12-18 (voorstel B2a). Tenslotte beoogt voorstel B3 om steeds ook nationale ontwikkelingen rond betaalbaar OV voor reizigers in beeld te houden. Met name speelt op dit moment in NOVB-verband de gedachte om tot een landelijke draagvlak-product te komen, dat wellicht zeer goed kan aansluiten bij het LTK-voorstel voor herziening van de doelgroep-afspraken binnen het LTK. En kan landelijk ook een uniformerend karakter hebben op deze afspraak die de duidelijkheid van het aanbod voor gebruikers vergroot.

Voorstel C

Stelt voor om in het geval geen unanieme overeenstemming kan worden bereikt over voorstellen A en B als geheel alleen voorstel A1 te laten vervallen om deze unanieme overeenstemming alsnog te bereiken.

Financiële impact

In financieel opzicht hoeft bovenstaand voorstel als geheel in geen enkele provincie of regio negatief uit te vallen. Echter, de mate van potentiële financiële ruimte die door het voorstel ontstaat verschilt vermoedelijk sterk per regio. En keuzen om leeftijdskortingen in het eigen gebied in stand te houden, ondanks het aanpassen van de betreffende LTK-afspraak beïnvloeden de financiële impact voor afzonderlijke OV-autoriteiten uiteraard ook.

Daardoor zullen - teneinde de afspraken per provincie/regio zorgvuldig in te voeren - concessiebesprekingen gevoerd moeten worden op basis van nadere berekeningen, waarbij o.a. opbrengsten, dervingen en bestaande afspraken met derden (bijvoorbeeld met gemeenten over gratis OV voor ouderen) in beschouwing moeten worden genomen. Dit zal tijd vragen, waardoor met name voor onderdeel 2 van het voorstel nader zal moeten worden gekeken wat het meest haalbare moment van zorgvuldige invoering is. Ambtelijk is overigens afgesproken bij de noodzakelijke financiële scenarioberekeningen overal uit te gaan van één en dezelfde prijselasticiteit, waarbij ambtelijk is afgesproken de door KiM aangenomen prijselasticiteit van (-0,33) in het decentraal OV aan de houden¹.

¹ <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2024/09/12/elasticiteiten-van-binnenlandse-personenmobiliteit>

Op 19 december 2024

Agendapunt 3b

NB: hierbij zij overigens tenslotte opgemerkt dat decentrale overheden een breder financieel perspectief op OV hebben dan de impact die uitgaat van aanpassingen van LTK-afspraken.

Meer eenheid in kortingsproposities voor doelgroepen

In de BACBI+ van 25 april jl. is overigens aangegeven dat meer eenheid in doelgroep-proposities als het gaat om alle vormen van OV (trein nationaal/regionaal, metro, tram, bus) vanuit reizigersperspectief een meerwaarde oplevert. Ter illustratie: het valt lastig uit te leggen dat voor een gezin in Zwolle met 2 jonge kinderen voor een OV-reis naar Genemuiden (RRReis), Dalfsen (Blauwnet) en Deventer (NS) andere proposities gelden. In dat kader liggen gelijktrekkingen rond kinderkortingen en gebiedsproposities voor doelgroepen voor de hand. Hierover voeren wij in NOVB-verband overleg met de sectorpartners. In dat kader speelt momenteel als genoemd een gezamenlijke NOVB-aanvraag van een draagkrachtproduct bij het Social Climate Fund. En daarnaast valt bijv. ook te overwegen met NS in gesprek te gaan om de zogeheten Jongeren-proposities, zoals NS die in haar assortiment heeft ergens de komende jaren een landelijke OV-toepassing te geven. NS heeft in verkennende besprekingen aangegeven hiertoe bereid te zijn.

Reizigerscommunicatie rondom aanpassingen LTK

Het is gebruikelijk dat individuele aanpassingen in het LTK worden meegenomen in de communicatie per concessiehouder. Voorstel te gebruiken tekst:

De komst van OVpay hebben wij ook aangegrepen om onze gezamenlijke tariefafspraken met de andere decentrale OV-autoriteiten ('Convenant Landelijk Tarieven Kader OV', LTK) tegen het licht te houden, recent ook rond beleidsdoelgroepen. Op basis van de uitgevoerde studies hebben wij gezamenlijk in DOVA-verband besloten het OV voor kinderen van 4 t/m 11 op een nader te kiezen moment (denk aan 2026 of 2027) gratis te maken op een wijze die aansluit bij Kids Vrij van NS, en op datzelfde moment overal in Nederland 'Doelgroepenkorting' mogelijk te maken als faciliteit, lees: de mogelijkheid voor gemeenten/overheden om aan te melden groepen minder draagkrachtigen of andere aan te wijzen doelgroepen geheel of gedeeltelijk korting te geven in het OV (met regionale ruimte om de geboden faciliteiten al dan niet te effectueren). Tevens is besloten dat de landelijke LTK-afpraak over ouderenkorting tegelijk met de introductie van de LTK-afpraak 'doelgroepenkorting' vervalt.

Bijlagen

1. 241219 BAC B&I 3b 1 Bijlage 1 Zienswijze Convenant Landelijk Tarievenkader OV (LTK)
2. 241219 BAC B&I 3b 2 Bijlage 2 Doelgroepenafpraak OV en verwerking van gemeentelijke inbreng

Geachte heer Van Selm,

U bent voornemens om onderdelen van het landelijk tarievenkader te wijzigen en heeft ons gevraagd daarop te reageren. Uiteraard doen we dat, mede namens de Landelijkse Studentenvakbond (LSVb), De Fietzersbond, ANWB, Ieder(In) en Natuur & Milieu ontvangt u hierbij onze reactie. Met introductie van OVpay ontstaan er voor reizigers nieuwe mogelijkheden. Het is daarom een geschikt moment om de afspraken in het Convenant Landelijk Tarievenkader OV (LTK) nader te bestuderen en te bepalen of deze geactualiseerd dienen te worden. Naast de nieuwe OVpay mogelijkheden is het goed om de vraag te stellen of de kortingsafspraken nog passen bij de huidige reizigerswensen, maatschappelijke vraagstukken en beleidsdoelstellingen. Wij zullen dit uiteraard vanuit een reizigersoptiek beoordelen.

Het thema betaalbaarheid en daarmee 'overal bereikbaarheid voor iedereen' speelt hierin een essentiële rol. Bereikbaarheid bestaat namelijk niet alleen uit de beschikbaarheid van het openbaar vervoer. Eenieder die niet draagkrachtig genoeg is om het openbaar vervoer te betalen kan hier geen of niet voldoende gebruik van maken. Voor deze doelgroep vormt de prijs van het openbaar vervoer een belemmering om deel uit te maken van het maatschappelijk leven. Passende kortingsproposities kunnen deze belemmering (deels) weghalen.

We denken dat een herziening van het Landelijke Tarievenkader naast een bijdrage aan betere betaalbaarheid ook een bijdrage kan leveren aan het reisgenot. Het betalen van het openbaar vervoer is immers onderdeel van de reis. Is de aanschaf van een ticket of abonnement te complex dan heeft de reiziger daar last van. Reizigers hebben daarom behoefte aan een duidelijk en begrijpelijk tariefsysteem. Momenteel variëren de kortingsproposities tussen verschillende concessies en vervoersmodaliteiten. Hierdoor is het tariefsysteem voor reizigers te complex. Goede landelijke afspraken die zorgen voor eenvoud in het tarievenlandschap dragen daarom bij aan reisgenot. Tegelijkertijd zal dit de toegang tot het ov vergroten doordat geen uitgebreide studie nodig is om als reiziger tot een aantrekkelijke prijs te komen.

Doelgroepenkorting

Om 'overal bereikbaarheid voor iedereen' te bereiken is het vooral belangrijk om doelgroepen die moeite hebben om het openbaar vervoer te betalen te ondersteunen. Een doelgroepenkorting is hiervoor een goed instrument.

Verschillende gemeenten hebben momenteel al kortingsproposities voor minder draagkrachtige reizigers. De gemeente Het Hogeland biedt bijvoorbeeld gratis reizen aan in de gehele provincie Groningen voor inwoners met een laag inkomen en weinig vermogen. Andere gemeentes zoals Tilburg en Eindhoven bieden een reisbudget aan voor haar minder draagkrachtige inwoners. De Gemeente Hoeksche Waard biedt voor deze inwoners een gratis Dal Vrij abonnement voor de bus aan in Hoeksche Waard, Goeree-Overflakkee en Zeeland. De Gemeente Nijmegen heeft een busvoordeelabonnement voor inwoners met een laag inkomen. Dit geeft aan dat gemeenten behoefte hebben aan dergelijke proposities om hun inwoners waar nodig te ondersteunen.

Door een landelijke inzet met regionale ruimte kunnen overheden kiezen naar instrumenten die passen bij het lokaal beleid aan aanbod van het openbaar vervoer in diezelfde regio. Overheden kunnen zelf doelgroepen aanwijzen en bepalen welke type korting ze aanbieden. Dit kunnen naast minder draagkrachtige inwoners ook andere doelgroepen zijn die de overheid een extra stimulans wil geven om van het openbaar vervoer gebruik te maken. Daarnaast kunnen ze een kleine groep altijd 100% korting geven of juist grotere groepen een kleinere korting of enkel vrij reizen of korting in de daluren.

Het huidige landschap aan (korting)proposities is groot, kent teveel specifieke regionale uitzonderingen en voorwaarden en zorgen voor onduidelijkheid of verwarring bij reizigers. Het is voor

reizigers hinderlijk om veel uit te moeten zoeken alvorens ze gaan reizen. Het is goed dat dit aangepakt wordt met de nieuwe productfamilies. Dat lost het probleem voor specifieke doelgroepen echter niet op, de nieuwe propositities sluiten niet altijd aan bij hun wensen.

Het is goed dat met regionaal maatwerk op basis van een landelijke standaard het mogelijk is om reizigers voor wie dat noodzakelijk is een korting te geven. Wel is belangrijk dat inwoners bekend zijn met de mogelijkheden die zijn/haar gemeente heeft ontwikkeld.

We maken ons wel zorgen over de daadwerkelijke implementatie van deze doelgroeppropositities. Er bestaat immers de mogelijkheid dat gemeenten niet of onvoldoende propositities aanbieden. Wij vragen u daarom alle gemeenten aan te moedigen mee te doen en te monitoren of en in welke mate doelgroepen daadwerkelijk gebruik maken van de propositie.

Gratis reizen voor kinderen 4 t/m 11 jaar met begeleider

Momenteel kunnen kinderen tussen de 4 en de 11 jaar 34% korting krijgen in de bus, tram en metro. Echter betekent dit wel dat ze een met een persoonlijke OV-chipkaart of OVpay moeten reizen. Zeker de jongere kinderen zullen nog niet zelfstandig om kunnen gaan met een OV-chipkaart, pinpas of de toekomstige OVpas. Hierdoor moeten ouders niet alleen voor zichzelf inchecken maar ook voor de kinderen. Daarnaast moet de leeftijdskorting vooraf op de OV-chipkaart gezet worden of vooraf in de OVpay app geregeld worden. Zeker voor de gezinnen die incidenteel met de bus gaan is dit een hoge drempel en zijn ze vaak onbekend met de regeling. Bovendien reizen deze incidentele reizigers vaak met een (digitale) bankpas waarbij het (in deze aanloopfase) lastig is om vooraf leeftijdskorting te koppelen.

Naast de landelijke korting bestaan voor kinderen in deze leeftijdscategorie verschillende extra kaartjes waarmee ze voor een vast tarief of zelfs gratis kunnen reizen. De tarieven, voorwaarden en aanschafmogelijkheden variëren echter per regio. Zo moet een Arriva Kidskaartje in de bus gekocht en gestempeld worden in tegenstelling tot in Amsterdam waar het Dagkaart Kind alleen vooraf online gekocht kan worden. Sommige reisproducten voor kinderen zijn de gehele dag geldig en andere enkel in de daluren. In sommige regio's kunnen kinderen nu al gratis reizen onder begeleiding van een volwassene. Ook hierbij variëren de voorwaarden. In Noord-Brabant geldt dit de hele dag en in Hoeksche Waard/Goeree Overflakkee enkel in de daluren. In Amsterdam geldt het gratis reizen voor kinderen onder begeleiding alleen voor kinderen die in de gemeente Amsterdam wonen. In de bus, tram en metro mogen meestal 2 kinderen per volwassene gratis meereizen terwijl dit met een Kids Vrij abonnement in de trein 3 kinderen mogen zijn. Deze kortingspropositities kunnen werken als een stimulans voor gezinnen met kinderen om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Echter is niet iedereen bekend met deze regelingen en moeten gezinnen alvorens ze gaan reizen uitzoeken waar ze recht op hebben en hoe ze dit moeten regelen. Omdat de propositities per regio verschillen zullen gezinnen dit uitzoeken ook moeten doen wanneer ze op bezoek zijn bij familie of op vakantie in een andere regio.

De hoeveelheid aan reisproducten die nu worden aangeboden voor de leeftijdsgroep 4 t/m 11 jaar geeft aan dat in verschillende regio's de behoefte bestaat voor een betaalbaar openbaar vervoer voor deze doelgroep.

Wij ondersteunen uw idee om het openbaar vervoer tot en met 11 jaar gratis te maken. We denken dat het gratis maken een goede manier is om het openbaar vervoer voor gezinnen met kinderen concurrerender te maken ten op zichte van de auto. Kinderen reizen nu immers ook gratis met de auto mee. Bovendien sluit gratis reizen voor de bus, tram en metro goed aan bij het Kids Vrij abonnement dat nu al geldt voor de trein. Landelijk geldt dan in alle vervoersmodaliteiten dat kinderen van 4 t/m 11 jaar gratis kunnen reizen als ze met een volwassene meereizen. Tevens is dit een goede manier om kinderen op jonge leeftijd kennis te laten maken met het openbaar vervoer.

Jongerenkorting 12 t/m 18 jaar

Een jongerenkorting voor jongeren tussen de 12 en de 18 jaar zou mooi aansluiten op het gratis reizen voor kinderen tussen de 4 en de 11 jaar. Wij zien dat dit op dit moment op regionaal niveau

verschillende uitwerkingen heeft. We vinden dat gekeken moet worden hoe we deze doelgroep beter kunnen ondersteunen. De jongeren in deze leeftijdscategorie hebben meestal geen hoog inkomen of vermogen, ze zijn immers schoolgaand. Hierdoor zijn ze afhankelijk van de hun ouders. Dat is echter geen homogene groep. We constateren dat in veel regio's al wel specifieke abonnementen en/of prijzen worden gehanteerd voor jongeren. Meer landelijke afstemming daarover (naamgeving, voorwaarden, kortingstarieven) kan helpen om het oerwoud aan producten en tarieven weg te nemen. Idealiter zien we zowel een regionaal of landelijk kortingsproduct voor jongeren die geldig is in de daluren als een generieke korting voor jongeren voor reguliere abonnementen die ook geldig zijn in de spits. Deze laatste korting is nodig voor scholieren die afhankelijk zijn van het OV. Wij wijzen daarop op het feit dat deze groep de laatste jaren meer is gaan betalen voor het vervallen van de bijabonnementen van NS.

Wij zien ook kansen voor een jongerenproduct dat een dag geldig is. Momenteel biedt NS een Jongeren Dagkaart Dal aan waarmee jongeren onbeperkt buiten de spits kunnen reizen in treinen van NS. We zien een meerwaarde in een landelijke dagkaart waarmee jongeren kunnen reizen met de trein, bus, tram en metro van alle vervoerders. Dan heeft de kaart ook meerwaarde voor jongeren die niet in de buurt wonen van een NS station.

Dat de huidige NS Jongeren Dagkaart Dal niet geldig is bij regionale treinvervoerders is ons ook al jaren een doorn in het oog.

Tenslotte zijn er kansen voor een product voor jongeren dat alleen geldig is in het weekend. Dit kan jongeren stimuleren het OV meer te gebruiken voor recreatief gebruik.

Afschaffen ouderenkorting

Reizigers die 65 jaar en ouder zijn kunnen momenteel 34% korting krijgen in de bus, tram en metro. Deze korting is in 1980 ingevoerd om minder draagkrachtige ouderen financieel te ondersteunen. Echter zijn 65+'s door de jaren heen draagkrachtiger geworden waardoor een generieke korting voor deze doelgroep niet meer effectief is. Daarnaast zullen de kosten van deze korting door toenemende vergrijzing oplopen.

Het afschaffen van de korting zal een grote impact hebben omdat voor deze groep het prijskaartje van de bus, tram of metro gevoelsmatig aanzienlijk omhoog gaat. Maar dat is op zichzelf geen rechtvaardiging voor het behoud van deze korting. We zien kortingsproposities die specifieker gericht zijn op minder draagkrachtige reizigers dan ook als een betere oplossing om het openbaar vervoer voor hen betaalbaar te houden. Minder draagkrachtige 65+'s kunnen dan net als andere minder draagkrachtige reizigers gebruik maken van deze kortingsproposities gericht op specifieke doelgroepen. De kortingsproposities worden hierdoor niet alleen eerlijker maar ook effectiever omdat ze specifiek gericht zijn op reizigers voor wie deze korting essentieel is.

Reizigerscommunicatie

De verschillende kortingsproposities zijn niet bij alle reizigers bekend waardoor reizigers soms meer betalen dan nodig. Door landelijke afspraken te maken ontstaat meer eenheid waardoor kortingsproposities voor reizigers beter vindbaar worden. Maar het implementeren van deze landelijke afspraken leidt niet vanzelfsprekend tot een betere bekendheid. Hiervoor is een betere communicatie over deze kortingsproposities noodzakelijk. Het bijkomende voordeel van landelijke proposities is dat deze gezamenlijk gecommuniceerd kunnen worden waardoor gemakkelijker een grotere doelgroep bereikt wordt. Daarnaast zijn landelijke proposities eenvoudiger te begrijpen voor reizigers. Reizigers zijn zich vaak niet bewust van concessiegrenzen en zullen dus bij proposities die enkel in één concessie gelden moeten verdiepen in deze grenzen. Communicatie van de doelgroepenkorting vergt extra aandacht omdat deze – ondanks dat ze onderdeel is van een landelijk kader – varieert per gemeente, regio of provincie.

Monitoring vrijvallen ouderenkorting

Met het afschaffen van de ouderenkorting valt jaarlijks een behoorlijk bedrag vrij. We vinden het belangrijk dat goed gemonitord wordt dat deze gelden terugvloeien naar het openbaar vervoer in de vorm van gratis reizen voor kinderen tussen de 4 en de 11 jaar en doelgroepenkorting. Daarnaast geven wij u mee dat u ook kunt kiezen voor een generieke verlaging van de tarieven. Daarmee wordt het effect voor 65+'ers gedempt en het OV voor iedereen aantrekkelijker gemaakt.

Mede namens de Landelijke Studentenvakbond, De Fietzersbond, ANWB, Ieder(In) en Natuur & Milieu

Met vriendelijke groet,

Freek Bos

Directeur Rover

Doelgroepenafpraak OV en verwerking gemeentelijke inbreng

Nr.	Opmerkingen gemeenten	Weergave in het document
	<i>een pleisters plakken, niet nog meer losse regelingen, bestaanszekerheid, rijk en ieder zijn rol.</i>	Gratis vervoer voor kleine kinderen kan gezien worden als een nieuw pleister. Deze opmerking heeft m.i. betrekking tot de behoefte aan fundamentele fiscale hervormingen en wijzigingen in het sociaal stelsel op het nationaal niveau en maatwerk via de lokale overheden. Dit document lost dit probleem niet op.
	<i>Gemeente heeft pilot gedaan, kosten waren erg hoog maar er werd weinig gebruik van gemaakt. Blijft wel vraag naar vanuit de raad om het te herintroduceren. Lastig om het bekend te maken. Stuur evaluatie pilot nog.</i>	Het document geeft geen inzicht in het verwachte gebruik van de voorgestelde wijzigingen (kinderen gartis). 'Niet gebruik' is bekend probleem. Is onderzoek gedaan of het nieuwe aanbod overeenkomt met de verwachte vraag van burgers? Ik heb geen onderbouwde financiële paragraaf gezien die mij gerust stelt dat de kosten beheersbaar blijven. Gezien het ravijnjaar zijn gemeenten erg kritisch over hun financiële verplichtingen.
	<i>Is ook politieke afweging, voorzichtige ja, product lijkt interessant.</i>	Minimaregelingen zijn politiek erg gevoelig. Het is ook niet eenvoudig om een bestaande regeling (korting voor ouderen) opeens op te heffen omdat je niet een aanvullende regeling voor kinderen (verplicht volgens de LTK-afpraak) kunt geven.
	<i>Beoordeling vraagt veel capaciteit van de uitvoering. Zou mooi zijn als dit slim georganiseerd kan worden: bijv. koppelen aan stadspas, ambtshalve, collectief toekennen, categoriale bijz. bijstand.</i>	In het document is hiervoor geen voorstellen gedaan. Iedere verandering in het aanbod (hoe goed en begrijpelijk dan ook) brengt administratieve werkzaamheden met zich mee. Gemeenten kampen met personeelstekort en budgettekort.
	<i>Wordt herkend dat aantal groepen die nu niet in aanmerking komen voor kortingen terwijl vervoerskosten wel issue zijn. Bijvoorbeeld werkende armen, mensen die aan het begin van hun werkzame carrière staan.</i>	Werkende armen en mensen die recentelijk zijn toegetreden tot de arbeidsmarkt zijn niet als doelgroep in het document genoemd of onderzocht. Wel is het voorstel om voor gemeenten mogelijk te maken om groepen minder draagkrachtigen korting te geven in het OV (keuze mogelijkheid), maar die mogelijkheid kan m.i. nu ook.
	<i>In grotere gemeente bleek opplussen vervoer gratis maken voor minima 1,5 miljoen te kosten. Wens is er, maar niet uitvoerbaar. Mooi als dit landelijk geregeld kan worden.</i>	Deze opmerking laat zien dat gemeenten financiële zorgen hebben of ze gezien de verwachte bezuinigen in staat zijn om hun armoedebeleid in stand te houden. Om die reden mis ik een goed onderbouwde financiële paragraaf met een aantal scenario's.
	<i>Andere vorm van vervoersarmoede: weinig OV in kleinere/meer afgelegen gemeenten.</i>	Of het vervoer in heel Nederland dekkend is, is geen onderdeel van dit document. Wat als je het vervoer voor kinderen gratis maakt, terwijl in de omgeving weinig OV beschikbaar is?

Nr.	Opmerkingen gemeenten	Weergave in het document
	<i>Hoe ga je om met inkomensgrens 120%, er zijn ook gemeenten die 130% hanteren in hun armoedebeleid. Wat als landelijk beleid of middelen hierop wijzigingen, roep om meer uniformiteit tussen gemeenten. Armoedeval discussie.</i>	Inkomensgrens en uniformiteit daarvan komen niet voor in het document. Uniformiteit is slechts beoogd voor diverse vormen van vervoer en voor LYK-afpraak over kinderen van 4-11 jaar.
	<i>Andere vormen, jongeren reiskostenvergoeding voor (ov)fiets .</i>	Reiskostenvergoeding voor (ov)fiets komt niet voor in het document. Wel een eventuele aansluiting met NS jongerenkaart.
	<i>Risico op fraude.</i>	Over fraude staat niets in het document.

Uitvoeringsregels ~~2025-2026~~ (Bijlage 1 van het Convenant Landelijk Tarievenkader OV)

Versie ~~4 september 2024~~PM, inwerkingtreding per 1 januari 2026

Algemeen

1. Definities

In aanvulling op de definities zoals vermeld in artikel 1 van het Convenant wordt in deze bijlage verstaan onder:

- a. Rit: een verplaatsing van een reiziger met één middel van regionaal openbaar vervoer tussen een locatie van inchecken en een locatie van uitchecken.
- b. Reis: een rit of een combinatie van ritten, waarbij de overstaptijd tussen uitchecken en inchecken niet meer dan 35 minuten bedraagt.
- c. Persoonlijk vervoerbewijs: een vervoerbewijs te gebruiken door één specifiek persoon, van wie persoonlijke kenmerken op een fysieke kaart zijn afgebeeld of digitaal zijn gekoppeld aan de betreffende kaart. In geval van een digitaal vervoerbewijs zijn persoonskenmerken geregistreerd in een landelijk systeem.
- d. Product: aan een fysiek of digitaal vervoerbewijs gekoppeld reis-, dan wel kortingsrecht met specifieke voorwaarden.
- e. Grootgebruik: gecombineerde verkoop van producten in één contract aan bedrijven of instellingen t.b.v. hun werknemers of scholieren met een minimale omvang van 25 reizigers op het moment van afsluiten van het contract.

2. Gratis reizen

Geen vervoerprijs is verschuldigd voor:

- a. Personen jonger dan vier jaar mits voor hen geen afzonderlijke zitplaats wordt verlangd.
- b. Eén persoon van ten minste twaalf jaar oud die een reiziger begeleidt die is voorzien van een legitimatiebewijs voor gehandicapten.
- c. Ambtenaren en personen als bedoeld in de artikelen 87 en 89 van de Wet Personenvervoer 2000, belast met toezicht en opsporing, bij de uitoefening van de hun in die artikelen opgedragen taak.

3. ~~Doelgroepenkorting Ouderen- en kinderen korting~~

- a. Personen in de leeftijd van vier tot en met elf jaar ~~en van 65 jaar en ouder~~ krijgen bij gebruik van een ~~persoonlijke persoonlijk vervoerbewijs OV-chipkaart~~ een korting op de standaard ritprijs, zoals vermeld in artikel 2, lid 3, van het Convenant. ~~Deze korting wordt afzonderlijk berekend voor het basistarief, bedoeld in artikel 5 van deze uitvoeringsregels en voor het kilometertarief.~~
- b. ~~In alle OV-concessies wordt aan gemeenten/overheden de mogelijkheid geboden voor eigen en/of gezamenlijke rekening gebruik te maken van een product ten behoeve van aan te wijzen groepen minder draagkrachtigen of andere door hen te bepalen doelgroepen waarbij de aangewezen groepen volledige of gedeeltelijke korting krijgen in een te bepalen gebied op te bepalen tijdstippen. Deze korting wordt afzonderlijk berekend voor het basistarief, bedoeld in artikel 5 van deze uitvoeringsregels en voor het kilometertarief.~~

4. Instaptarief

- a. Inchecken is niet mogelijk als er een negatief saldo op de OV-chipkaart staat of als een vervoerbewijs in het systeem is opgenomen dat toegang tot het OV weigert (*zogenoemde landelijke 'deny-list'*).
- b. De reiziger betaalt bij de start van elke rit een voorschot (instaptarief) van € 4,00 dat bij uitchecken verrekend wordt met de prijs van de rit. De hoogte van het instaptarief kent

geen jaarlijkse indexatie. Partijen kunnen het bedrag aanpassen conform artikel 6 lid 1 van het Convenant.

- c. Een Partij kan in specifieke situaties besluiten een hoger of lager voorschot vast te stellen voor lijnen of concessies waar ritten mogelijk zijn die meer dan € 4,00 kosten respectievelijk waar de ritten altijd minder dan € 4,00 kosten. Bij lijnen met meer dan één Concessieverlener nemen de desbetreffende partijen gezamenlijk dit besluit. Besluiten als hier bedoeld worden gemeld bij DOVA.
- d. Wanneer een reiziger niet kan uitchecken omdat alle daarvoor bedoelde kaartlezers buiten werking zijn, kan hij bij de desbetreffende Concessiehouder restitutie aanvragen van het verschil van het betaalde instaptarief en de prijs van de rit.
- e. Indien een vastrechtkorting van toepassing is, wordt deze korting niet op het instaptarief toegepast.

5. Basistarief

- a. De in artikel 2, lid 1 en 2 van het Convenant genoemde vaste voet wordt in de communicatie met de reiziger aangeduid als 'basistarief'. De opbrengst van de vaste voet valt toe aan de concessiehouder die de vaste voet int.
- b. De hoogte van het basistarief is opgenomen in Bijlage 1a.
- c. Bij een eventuele verhoging van het basistarief, ingevolge artikel 2, lid 4 onder b van het Convenant wordt deze 'toeslag' en de reisafstand waarop deze 'toeslag' betrekking heeft opgenomen in Bijlage 1a.
- d. Het basistarief wordt niet opnieuw in rekening gebracht als de reiziger binnen 35 minuten na uitchecken opnieuw incheckt binnen het domein van bus tram en metro.
- e. Als de reiziger als gevolg van een verstoring bij de uitvoering van de dienstregeling niet binnen de geldende overstaptijd zijn reis kan vervolgen, heeft hij/zij bij de concessiehouder bij wie de afwijking optreedt recht op restitutie van het extra basistarief die door het systeem in rekening wordt gebracht. De restitutie kan niet door het systeem worden berekend, maar zal door de reiziger bij de betreffende Concessiehouder moeten worden geclaimd.

6. Uitzondering

De toepassing van het gestelde in artikelen 4 en 5 geldt niet voor het openbaar vervoer op de Waddeneilanden Vlieland, Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog.

7. Wagenverkoop

De reiziger kan in het voertuig of op het station of de halte een geldig vervoerbewijs verkrijgen dat bruikbaar is voor één of enkele ritten. De afzonderlijke Partijen bepalen per concessie of combinatie van concessies het tarief en de tariefvoorwaarden. Het gestelde in artikelen 4 en 5 van deze uitvoeringsregels is niet van toepassing, tenzij een Partij anders bepaalt. De afzonderlijke Partijen bepalen of de in dit artikel bedoelde vervoerbewijzen wel of niet een chip bevatten.

8. Spits- en daltijden

- a. Ochtendspits op werkdagen van 6.30 – 9.00 uur, middagspits op werkdagen van 16.00 – 18.30 uur. Partijen kunnen van de landelijke hoofdregel afwijken en zorgen dan zelf voor de communicatie daarover.
- b. Het moment van inchecken is bepalend voor het al of niet toepassen van een eventueel daltarief. Dit daltarief geldt echter alleen op die ritten waarop het product dat recht geeft of de desbetreffende korting geldig is.
- c. Partijen beslissen over het geven van korting op de standaard ritprijs, zoals vermeld in artikel 2, lid 3, van het Convenant, in de daluren na overleg met de desbetreffende concessiehouder en na het inwinnen van advies van het samenwerkingsverband

gezamenlijke Reizigers Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (ROCOV). Bij dit besluit is aangegeven welke uren in de desbetreffende concessie als daluren worden aangemerkt.

9. Indexering

- a. Het basistarief (incl. de eventuele 'toeslag' conform artikel 5 onder c) en de tarieven van de landelijke producten zoals vermeld in Bijlage 1a worden jaarlijks aangepast op basis van in de Bijlage 1c vastgelegde indexatiemethode. De LTI wordt hierbij toegepast na afronding op 0,01%. De gezamenlijke Partijen wijken niet af van de uitkomst van deze indexatie dan na consultatie van de Concessiehouders in het Regionaal Openbaar Vervoer Beraad (ROVB) en het ROCOV. Het basistarief wordt afgerond op € 0,01, waarbij de leeftijdskortingen op het afgeronde basistarief worden toegepast die ook leiden tot een afronding op € 0,01. Maandabonnementen worden afgerond op € 0,05 en jaarabonnementen worden afgerond op € 0,50. De bedragen worden afgerond op € 0,001 (rekentarieven) welke de basis vormen voor de tariefberekeningen in het jaar volgend op het jaar dat de tarieven zijn vastgesteld.
- b. De jaarlijkse indexering over het eventueel verhoogde basistarief zoals bedoeld in artikel 5 onder c geschiedt een jaar na deze verhoging.
- c. Alle in Bijlage 1a genoemde bedragen zijn inclusief 9% BTW. Wijzigingen in het BTW tarief werken door in deze bedragen, tenzij extra kosten die hieruit voortvloeien op andere wijze worden gefinancierd.

10. Persoonlijk vervoerbewijs

Kortingsproducten en abonnementen als bedoeld in de artikelen 12 t/m 19 van deze uitvoeringsregels zijn persoonsgebonden en uitsluitend beschikbaar op een persoonlijk vervoerbewijs.

11. Vaststellingsprocedure

- a. Wijziging van deze uitvoeringsregels en de bijlagen hierbij geschiedt conform artikel 6 lid 1 van het Convenant.
- b. DOVA legt voorgenomen wijzigingen ter advisering voor aan de Concessiehouders in het ROVB.
- c. De tarievenlijst wordt minimaal één keer per jaar vastgesteld.
- d. Partijen leggen wijzigingen van de uitvoeringsregels en van de tarievenlijst ter advisering voor aan de consumentenorganisaties bedoeld in artikel 31 van de Wp2000. Bedoelde wijzigingen gaan niet eerder in dan nadat de desbetreffende organisaties een advies hebben kunnen uitbrengen.
- e. Partijen doen de onder d bedoelde adviesaanvragen niet eerder dan nadat het ROCOV is geïnformeerd over de voorgenomen wijzigingen.

Landelijke producten vastgesteld tot en met het jaar 2023

12. Netabonnement

- a. Een netabonnement is geldig in het gehele Regionaal openbaar vervoer.
- b. In afwijking van het gestelde onder a is het netabonnement niet geldig in regionaal openbaar vervoer gedurende de nacht volgens een in een dienstregeling opgenomen nachtdienst, voor openbaar vervoer over water en voor openbaar vervoer per auto dat met instemming van de Concessieverlener binnen een beperkt gebied met behulp van vrijwilligers wordt gereden.
- c. Een Concessieverlener kan het gestelde onder b voor één of meer concessies geheel of gedeeltelijk niet van toepassing verklaren.
- d. De geldigheidsduur van een netabonnement bedraagt een jaar of een maand en kan elke dag van de maand ingaan.
- e. Het tarief van het netabonnement bedoeld onder a wordt jaarlijks vastgesteld volgens de procedure zoals vermeld onder artikel 11 van deze uitvoeringsregels en is opgenomen in de bij deze uitvoeringsregels behorende tarievenlijst (Bijlage 1a). Een netabonnement wordt afgegeven tegen de prijs die geldt op de eerste dag van de geldigheidsduur.
- f. Voor personen van vier tot en met achttien jaar en 65 jaar of ouder is het netabonnement tegen een gereduceerd tarief verkrijgbaar. Dit tarief is opgenomen in Bijlage 1a. Voor de houder van een netabonnement die de leeftijd van negentien jaar bereikt blijft het tegen het reductietarief aangeschafte reisrecht geldig tot en met de einddatum van dit reisrecht.
- g. Netabonnementen worden per 1 januari 2025 niet meer verkocht en zijn tot uiterlijk 31 december 2025 te gebruiken.

13. Netabonnement Zakelijk

- a. Een netabonnement zakelijk is geldig in het gehele Regionaal openbaar vervoer.
- b. Het netabonnement zakelijk wordt uitsluitend aan werknemers verstrekt, op basis van een Grootgebruik contract met zijn/haar werkgever, zoals bedoeld in artikel 1e van deze uitvoeringsregels.
- c. Het netabonnement zakelijk wordt pas aangeboden indien voor het betreffende vervoergebied geen ander afgekocht reisrecht voor de zakelijke markt beschikbaar is.
- d. In afwijking van lid c kan het netabonnement zakelijk ook worden aangeboden indien een noodzakelijke combinatie van andere afgekochte reisrechten voor de zakelijke markt duurder is dan het tarief voor het netabonnement zakelijk.
- e. Artikel 12 leden b tot en met g, met uitzondering van artikel 12, leden d en f, zijn wel van toepassing met dien verstande dat de term 'netabonnement zakelijk' wordt gebruikt voor de term 'netabonnement'.
- f. Het tarief van het netabonnement zakelijk bedoeld onder a wordt jaarlijks vastgesteld volgens de procedure zoals vermeld in artikel 11 van deze uitvoeringsregels en is opgenomen in de bij deze uitvoeringsregels behorende tarievenlijst (Bijlage 1a).
- g. Het netabonnement zakelijk kent een variabele looptijd van 1 dag tot en met maximaal 1 jaar.
- h. Netabonnementen Zakelijk worden per 1 januari 2025 niet meer verkocht en zijn tot uiterlijk 31 december 2025 te gebruiken.

14. OV Vrij

- a. Een netabonnement als bedoeld onder artikel 12 kan worden verkocht in combinatie met een landelijk geldig abonnement voor het regionale en landelijke spoorvervoer, onder de naam 'OV Vrij'.
- b. OV Vrij is een abonnement voor onbepaalde tijd en kan na één jaar per maand worden opgezegd.
- c. Het gestelde onder artikel 12, leden b en c is van overeenkomstige toepassing.

- d. Houders van een OV Vrij abonnement kunnen voor gezinsleden bijabonnementen aanschaffen. Bij de bijabonnementen 'Altijd Vrij' en 'Dal Vrij' is voor maximaal vier personen een supplement voor gebruik in bus, tram of metro verkrijgbaar. De reisrechten daarvan zijn gelijk aan die van het reisrecht Netabonnement zoals bedoeld in artikel 12.
- e. De reisrechten als bedoeld onder d worden aangeduid als 'Bijabonnement BTM'.
- f. Bijabonnementen zijn alleen in de particuliere markt verkrijgbaar en behoren niet tot het assortiment van het grootgebruik (zakelijke markt).
- g. De regels met betrekking tot geldigheidsduur, beëindiging en restitutie voor de reisrechten als bedoeld onder a en d zijn gelijk aan die van het bijbehorende abonnement voor het spoordeel en worden gepubliceerd op de website van de Nederlandse Spoorwegen (www.ns.nl).
- h. De tarieven van de onder a en d genoemde abonnementen worden jaarlijks vastgesteld volgens de procedure zoals vermeld in artikel 11 van deze uitvoeringsregels en zijn opgenomen in de bij deze uitvoeringsregels behorende tarievenlijst (Bijlage 1a).
- i. De producten 'OV Vrij' en de 'Bijabonnementen BTM' zijn voor het laatst in het jaar 2021 verkocht door NS en zijn inmiddels uitgefaseerd. Er worden vanaf het jaar 2023 geen nieuwe tarieven hiervoor vastgesteld.

15. BudgetZeker

- a. BudgetZeker is een product dat uitsluitend aan werknemers wordt verstrekt, op basis van een Grootgebruik contract met zijn/haar werkgever, zoals bedoeld in artikel 1 onder e van deze uitvoeringsregels.
- b. BudgetZeker wordt uitsluitend verstrekt in combinatie met de treinproducten Traject Vrij en Traject op Maat.
- c. BudgetZeker is geldig in het gehele Regionaal openbaar vervoer.
- d. Het gestelde onder artikel 12, leden b en c is van overeenkomstige toepassing.
- e. BudgetZeker kent drie abonnementsvormen Small, Medium en Large.
- f. Alle abonnementsvormen kennen een gelijk reisrecht
- g. Jaarlijks wordt de abonnementsvorm bepaald, waarbij dit voor het eerste jaar geschiedt op basis van de verwachte jaarlijkse totale kosten van het reisgedrag van de betreffende werknemer, berekend volgens artikel 2 van het Convenant (Reizen op Saldo). Voor het tweede abonnementsjaar en daarop volgende jaren geschiedt dit op basis van de berekende kosten op basis van de gerealiseerde reizen in het direct hieraan voorafgaande jaar.
- h. De tarieven van de onderscheiden abonnementsvormen van BudgetZeker worden jaarlijks vastgesteld volgens de procedure zoals vermeld in artikel 11 van deze uitvoeringsregels en zijn opgenomen in de bij deze uitvoeringsregels behorende tarievenlijst (Bijlage 1a).

16. Landelijk kortingreisrecht

- a. Het landelijk kortingreisrecht is geldig in het gehele Regionaal openbaar vervoer.
- b. Het gestelde in artikel 12, onder b en c is van overeenkomstige toepassing.
- c. De geldigheidsduur van een landelijk kortingreisrecht bedraagt een jaar of een maand en kan elke dag van de maand ingaan.
- d. Het landelijk kortingreisrecht geeft 20% korting op het basistarief, zoals genoemd in artikel 5 en op het voor de desbetreffende rit vastgestelde kilometertarief.
- e. In afwijking van lid d geeft het landelijk kortingreisrecht voor personen van twaalf tot en met achttien jaar 40% korting.
- f. In afwijking van lid d geeft het landelijk kortingreisrecht voor personen van vier tot en met elf jaar en 65 jaar of ouder 20% korting op de tarieven zoals vermeld in artikel 3.
- g. Het tarief van het landelijk kortingreisrecht bedoeld onder a wordt jaarlijks vastgesteld volgens de procedure zoals vermeld in artikel 11 van deze uitvoeringsregels en is opgenomen in de bij deze uitvoeringsregels behorende tarievenlijst (Bijlage 1a).

- h. De houder van een landelijk kortingreisrecht ontvangt een korting op basis van zijn of haar leeftijd bij aanschaf van het kortingreisrecht en bij facturatie achteraf is de leeftijd ten tijde van de gemaakt rit bepalend.
 - i. Het landelijk kortingreisrecht wordt verkocht onder de naam 'Altijd Korting'.
 - j. De 'Altijd Korting' producten worden per 1 januari 2025 niet meer verkocht en zijn tot uiterlijk 31 december 2025 te gebruiken.
17. Landelijk kortingreisrecht geheel OV
- a. Een landelijk kortingreisrecht als bedoeld in artikel 16 kan verkocht worden in combinatie met het product Altijd Voordeel voor het openbaar vervoer per trein, onder de naam 'OV Voordeel'.
 - b. Het tarief van het landelijk kortingreisrecht regionaal openbaar vervoer als onderdeel van het landelijke kortingreisrecht geheel OV wordt jaarlijks vastgesteld volgens de procedure zoals vermeld in artikel 11 van deze uitvoeringsregels en is opgenomen in de bij deze uitvoeringsregels behorende tarievenlijst (Bijlage 1a).
 - c. Het product 'OV Voordeel' is voor het laatst in 2021 verkocht door NS en is inmiddels uitgefaseerd. Er wordt vanaf het jaar 2023 geen nieuw tarief hiervoor vastgesteld.
18. Reisrecht voor blinden en slechthzienden (Sentire)
- a. Een reisrecht voor blinden en slechthzienden is geldig in het gehele Regionaal openbaar vervoer in Nederland en is voorbehouden aan reizigers die in het bezit zijn van een legitimatiebewijs voor gehandicapten als bedoeld in artikel 45 lid 1 van het Bp2000, dat voorzien is van de aanduiding voor visueel gehandicapten.
 - b. De reguliere tarieven en voorwaarden van saldoreizen zijn van toepassing op dit product. In afwijking van het gestelde onder artikel 4 is het instaptarief € 1,20.
19. Studentenreisrecht
- a. Het studentenreisrecht als bedoeld in artikel 1.6 en 1.7 van de overeenkomst tussen vervoerbedrijven en Staat en Hoofdstuk 4 van de Regeling Studiefinanciering 2000 (reisvoorziening) is geldig in het gehele Regionaal openbaar vervoer.
 - b. In afwijking van het gestelde onder a. is het studentenreisrecht niet geldig in Regionaal openbaar vervoer gedurende de nacht volgens een in een dienstregeling opgenomen nachtdienst.
 - c. Een Concessieverlener kan het gestelde onder b. voor één of meer concessies geheel of gedeeltelijk niet van toepassing verklaren.
 - d. Het reductietarief als bedoeld in artikelen 1.6 en 1.7 van de onder a. bedoelde overeenkomst tussen de vervoerbedrijven en de Staat bedraagt voor het Regionaal openbaar vervoer 34% van de standaard rit prijs, zoals vermeld in artikel 2, lid 3 van het Convenant.
20. 1 Dag OV Vrij
- a. Het reisrecht van 1 Dag OV Vrij is overeenkomstig het reisrecht van OV Vrij zoals bedoeld in artikel 14, met dien verstande dat de geldigheid is beperkt tot één dag, tot einde dienstregeling.
 - b. Het gestelde in artikel 12, onder b en c is van overeenkomstige toepassing.
 - c. 1 Dag OV Vrij is verkrijgbaar voor de rijksoverheid en het COA ten behoeve van gebruik door veteranen, gedetineerden bij proefverlof en ontslag en asielzoekers.
 - d. Het tarief van 1 Dag OV Vrij bestaat uit twee elementen spoor en BTM.
 - e. Het tarief van het BTM-deel van 1 Dag OV Vrij wordt jaarlijks vastgesteld volgens de procedure zoals vermeld in artikel 11 van deze uitvoeringsregels en is opgenomen in de bij deze uitvoeringsregels behorende tarievenlijst (Bijlage 1a).

- f. Artikel 9, lid a is niet van toepassing op het tarief van het BTM-deel van het product 1 Dag OV Vrij.

21. Holland Travel Ticket

- a. Het Holland Travel Ticket is geldig in het Regionaal openbaar vervoer met uitzondering van openbaar vervoer gedurende de nacht volgens een in een dienstregeling opgenomen nachtdienst, voor openbaar vervoer over water, de Arriva/Qbuzz Opstapper en voor openbaar vervoer per auto dat met instemming van de Concessieverlener binnen een beperkt gebied met behulp van vrijwilligers wordt gereden en waar bovendien geen ov-chipkaart apparatuur aanwezig is.
- b. In tegenstelling tot lid a is het Holland Travel Ticket wel geldig op de nachtlijnen in en rond Amsterdam, d.w.z. bij het stadsvervoer en in de concessies Waterland, Amstel/Meerlanden en Zaanstreek.
- c. Er bestaan twee varianten: Holland Travel Ticket en Holland Travel Ticket off peak die ten aanzien van het reisrecht geen verschil geeft op het gebruik van het Regionaal openbaar vervoer zoals dat in dit convenant is gedefinieerd.
- d. Het tarief voor het BTM-deel van het Holland Travel Ticket en Holland Travel Ticket off peak wordt jaarlijks vastgesteld volgens de procedure zoals vermeld in artikel 11 van deze uitvoeringsregels en is opgenomen in de bij deze uitvoeringsregels behorende tarievenlijst (Bijlage 1a).
- e. Artikel 9, lid a is niet van toepassing op het tarief van het BTM-deel van het Holland Travel Ticket.

22. Business Collectief

- a. Business Collectief is een product dat aan groepen wordt verstrekt, op basis van een Grootgebruik contract, zoals bedoeld in artikel 1, onder e van deze uitvoeringsregels.
- b. Business Collectief kan zowel als een los product als in combinatie met een treinproduct worden verstrekt.
- c. Business Collectief is geldig in het gehele Regionaal openbaar vervoer.
- d. Het gestelde in artikel 12, onder b en c is van overeenkomstige toepassing.
- e. Business Collectief kent geen vast tarief per jaar, maar een prijsformule per account (bijvoorbeeld een werkgever) welke bestaat uit de verwachte (of gemeten) gemiddelde saldoreiswaarde van de gebruikers over een jaar, het aantal gebruikers per account, een vooraf vastgestelde algemene ophoging van de saldoreiswaarde (ophoogfactor) en een mogelijke correctie over het voorgaand jaar.
- f. De verwachte gemiddelde saldoreiswaarde uit artikel 22, onder e wordt hierbij bepaald door de productverkoper, waarbij een transparante methode wordt gehanteerd die de gemiddelde saldoreiswaarde het beste benadert.
- g. De gemiddelde saldoreiswaarde uit artikel 22, onder e wordt uitgedrukt in het prijspeil van de periode waarin Business Collectief wordt gebruikt. Hiervoor wordt de LTI (Bijlage 1c) gebruikt, welke ieder jaar per 1 januari wordt aangepast. De ingangsdatum van de periode is daarbij bepalend voor het toe te passen prijspeil.
- h. De ophoogfactor uit artikel 22, onder e is ter compensatie bedoeld voor:
 - i. onvolledige of niet geregistreerde reistransacties;
 - ii. productkenmerken en -voordelen;
 - iii. risico-opslag voor hoger gebruik dan ingeschat.
- i. De correctie uit artikel 22, onder e vindt alleen plaats indien de gerealiseerde gemiddelde saldoreiswaarde meer dan een bandbreedte (een percentage) afwijkt van de verwachte gemiddelde saldoreiswaarde voor het eerste jaar van nieuwe accounts. Alleen een afwijking meer dan deze bandbreedte wordt gecorrigeerd. Voor nieuwe accounts geldt een minimale looptijd van twee jaar.

- j. De ophoogfactor en bandbreedte uit respectievelijk artikel 22, onder h en artikel 22, onder i worden jaarlijks vastgesteld volgens de procedure zoals vermeld onder artikel 11 van deze uitvoeringsregels en is opgenomen in de bij deze uitvoeringsregels behorende tarievenlijst (Bijlage 1a).
- k. Business Collectief kent een variabele looptijd voor accounts waarvan de gemiddelde saldoreiswaarde door productverkopers goed gemeten kunnen worden uit het gebruik in een eerdere periode.

23. Mogelijkheden voor afwijkingen van vastgestelde tarieven

- a. De tarieven van producten die zijn afgegeven in het kader van Grootgebruik, kunnen afwijken van het in de tarievenlijst opgenomen tarief onder voorwaarde dat de opbrengstverantwoordelijke organisaties, zijnde de Concessiehouders of Concessieverleners waar het gebruik grotendeels verwacht wordt, akkoord zijn met de opbrengstverdeling.
- b. Van een overeenkomst als bedoeld onder a doen Concessiehouders mededeling aan DOVA en de Landelijke Productregisseur (LPR).
- c. Concessiehouders zijn niet gerechtigd een overeenkomst als bedoeld onder a langer aan te gaan dan voor de duur van twee jaar.
- d. Een Concessiehouder of Concessieverlener kan bij de verkoop van producten als bedoeld onder artikelen 12 t/m 17 naar beneden afwijken van de tarieven zoals opgenomen in Bijlage 1a, voor zover deze zelf de korting voor zijn rekening neemt.
- e. Wanneer reisrechten worden verkocht waarbij facturatie achteraf plaatsvindt, bestaat de mogelijkheid om het tarief telkens gedurende een periode van maximaal één jaar vast te zetten, waarbij het tarief geldt dat bij aanvang van die periode van toepassing is.

24. Opbrengstverdeling

De opbrengstverdeling van de producten als bedoeld in de artikelen 12 t/m 22, uitgezonderd artikelen 18 en 19, worden verdeeld op basis van de in Bijlage 1d vastgelegde regels.

25. Restitutie

Regels voor mogelijke restitutie van aangeschafte en niet gebruikte reisrechten van in onderhavig Convenant genoemde reisproducten zijn opgenomen in Bijlage 1b.

Productfamilies

26. Productfamilies algemeen en enkele definities

- a. Ingevolge artikel 2, lid 7 van het Convenant passen nieuwe producten vanaf 1 januari 2024 binnen vastgestelde productfamilies. Het gaat hierbij om zowel landelijke als regionale producten.
- b. Producten die worden gemaakt volgens lid a zijn beschikbaar voor alle reizigers met uitzondering van producten voor specifieke doelgroepen.
- c. Het is mogelijk dat voor het gebruik van een product aanmelding is vereist.
- d. Anoniem reizen is mogelijk voor producten waar geen aanmelding is vereist.
- e. Kortingen die worden toegepast op producten zijn in veelvouden van 5%.
- f. De onderstaande leeftijdscategorieën worden gehanteerd bij het maken van leeftijdsgebonden producten:
 - i. Peuter: 0 t/m 3 jaar
 - ii. Kind: 4 t/m 11 jaar
 - iii. Jeugd: 12 t/m 18 jaar
 - iv. Volwassen: 19 t/m 64-66 jaar
 - v. Ouderen: 65-67 jaar en ouder
- g. Uur- en dagproducten:
 - i. Met uurproducten kan een aaneengesloten uur na de eerste incheck worden gereisd en in- en uitgecheckt. Eventueel met een (technische) marge op het uitcheckmoment. Veelvouden (uurproducten) werken analoog.
 - ii. Dagproducten zijn geldig gedurende een kalenderdag, van aanvang dienstregeling tot einde dienstregeling (die eindigt na middernacht om 4.00 uur). Nachtbussen zijn uitgesloten, tenzij regionaal anders is bepaald.
- h. Er zijn 5 productfamilies: saldoreizen, korting, afgekocht reisrecht, staffels en capping. Per product is het noodzakelijk om het reisrecht en de tarifiering te definiëren aan de hand van enkele parameters:
 - i. Doelgroep: voor welke reizigers is het product beschikbaar?
 - ii. Modaliteit: voor welke vervoervoorziening geldt het product?
 - iii. Plaats: voor welk gebied geldt het product (bijv. specifieke lijn, regio, concessie, meerdere concessies, landelijk)?
 - iv. Tijd: voor welk(e) tijdvak(ken) geldt het product (bijv. specifieke uren/dagen, spits/dal)?
 - v. Periode: wat is de periode waar het product voor geldt (bijv. dag, week, maand, jaar)?
 - vi. Aanschafprijs: welk bedrag is verschuldigd om het product te verkrijgen? Naast de aanschafprijs kan vervolgens een (gereduceerd) tarief gelden voor gemaakte reizen.
 - vii. Parameters die specifiek zijn voor het product (bijv. tarief per kilometer, de grenzen van de staffels, kortingspercentages).
- i. Bij interoperabele producten tussen twee of meer concessies is opbrengstenverdeling tussen Concessiehouders noodzakelijk. Betrokken Concessiehouders en Concessieverleners maken afspraken hierover. De Landelijke Productregisseur (LPR) is verantwoordelijk voor de uitvoering van de opbrengstenverdeling voor landelijke producten.

27. Saldoreizen

- a. Saldoreizen is gelijk aan de standaard ritprijs zoals beschreven in artikel 2 van het Convenant.
- b. Ingevolge artikel 2 is tariefdifferentiatie in het kilometertarief mogelijk: per modaliteit is het mogelijk om het kilometertarief op basis van objectiveerbare verschillen zoals naar plaats, tijd en (gereisde) afstand anders vast te stellen. Dit wordt regionaal bepaald.
- c. Naam van een product bevat het woord "**Basis**".

28. Korting

- a. Een kortingsproduct bewerkstelligt in combinatie met een ander product (bijvoorbeeld saldoreizen) een reductie op het tarief van dat andere product.
- b. Voor het verkrijgen van tijdgebonden korting is het incheckmoment van de reis leidend voor het basistarief, voor korting op het kilometertarief het instapmoment van de rit.
- c. Bij een regionaal kortingsproduct worden onderstaande keuzes regionaal gemaakt:
 - i. Reisrecht: waaronder de doelgroep, modaliteit, plaats, tijd en periode.
 - ii. De aanschafprijs.
 - iii. De hoogte van de korting(en).
 - iv. Naam van een product bevat het woord "**Korting**".
- d. Bij een landelijk kortingsproduct worden de bovengenoemde keuzes landelijk gemaakt.

29. Afgekocht reisrecht

- a. Met een product afgekocht reisrecht kan voor een vast bedrag onbeperkt worden gereisd met een vooraf gedefinieerd reisrecht.
- b. Bij een regionaal afgekocht reisrecht worden onderstaande keuzes regionaal gemaakt:
 - i. Reisrecht: waaronder de doelgroep, modaliteit, plaats, tijd en periode.
 - ii. De aanschafprijs.
 - iii. Naam van een product bevat het woord "**Vrij**" met uitzondering van losse kaartjes, zoals dag- en uurkaarten.
- c. Bij een landelijk afgekocht product worden de bovengenoemde keuzes landelijk gemaakt.

30. Staffels

- a. Een staffelproduct heeft als basis saldoreizen. Met dit product wordt bewerkstelligd dat extra reizen, in staffels (euro's), steeds goedkoper worden met een vooraf gedefinieerd reisrecht.
- b. Bij een regionaal staffelproduct worden onderstaande keuzes regionaal gemaakt:
 - i. Reisrecht: waaronder de doelgroep, modaliteit, plaats, tijd en periode.
 - ii. De aanschafprijs.
 - iii. De staffels in euro's.
 - iv. De korting per staffel.
 - v. Naam van een product bevat het woord "**Voordeel**".
- c. Bij een landelijk staffelproduct worden de bovengenoemde keuzes landelijk gemaakt.

31. Capping

- d. Een cappingproduct heeft als basis saldoreizen. Met dit product wordt bewerkstelligd dat er vanaf een bepaald gereisd bedrag (*de cap*) de extra reizen niet leiden tot hogere kosten voor de reiziger met een vooraf gedefinieerd reisrecht.
- e. Bij een regionaal cappingproduct worden onderstaande keuzes regionaal gemaakt:
 - i. Reisrecht: waaronder de doelgroep, modaliteit, plaats, tijd en periode.
 - ii. De aanschafprijs.
 - iii. De hoogte van het maximaal te betalen bedrag (*de cap*).
 - iv. Naam van een product bevat het woord "**Max**".
- f. Bij een landelijk cappingproduct worden de bovengenoemde keuzes landelijk gemaakt.

Nieuwe landelijke producten

32. *[Vanaf hier is er ruimte voor het opnemen van (nieuwe) landelijke producten.]*

Bijlage 1a: Tarievenlijst 2025 (behorende bij Bijlage 1 van het Landelijk Tarievenkader OV)

Met opmerkingen [MS1]: Het LTK zal verder worden aangepast na proces adviesaanvraag LTK-tarieven 2026. Hier is alleen de aanvullende wijziging opgenomen die volgt door aanpassing van artikel 3.

1. De Landelijke Tarieven Index (LTI) in 2025 bedraagt 3,34%.
2. De korting zoals vermeld in artikel 3 (~~ouderen~~, kinderen) bedraagt 34%.
3. Het basistarief bedraagt € 1,12. Het basisrekentariaf bedraagt € 1,116.

Het basistarief met 20% korting (in combinatie met het landelijk kortingreisrecht, zoals vermeld in art 16 lid d) bedraagt € 0,90.

Het basistarief met 34% korting (conform artikelen 3 en 19) bedraagt € 0,74.

Het basistarief met 40% korting (bij gebruik van het landelijk kortingreisrecht zoals vermeld in art 16 lid e) bedraagt € 0,67.

Het basistarief met 34% + 20% korting (gestapelde toepassing van korting zoals genoemd in artikelen 16 lid f, respectievelijk artikel 19 en artikel 3) bedraagt € 0,59.

4. De tarieven voor de abonnementsvormen van BudgetZeker als bedoeld in artikel 15 zijn:

Small:	€ 628,00
Medium:	€ 982,50
Large:	€ 1.490,00

De abonnementsvorm wordt bepaald aan de hand van de volgende tabel:

Abonnementsvorm	Omzet (verwacht) reisgedrag op jaarbasis	
	Ondergrens	Bovengrens
Small	€ 0	€ 729,50
Medium	€ 729,50	€ 1.141,50
Large	€ 1.141,50	€ 1.688,50

5. Het tarief voor het BTM deel van het reisrecht als bedoeld in artikel 20 (1 Dag OV Vrij) bedraagt € 11,08.
6. Het tarief voor het BTM deel van het reisrecht als bedoeld in artikel 21 (Holland Travel Ticket en Holland Travel Ticket off peak) bedraagt € 9,56.
7. De ophoogfactor bedoeld in artikel 22h bedraagt 1,117.
8. De bandbreedte bedoeld in artikel 22i bedraagt 5%.

Bijlage 1b: regels over het recht op terugbetaling van aangeschafte reisproducten zoals opgenomen in onderhavig LTK

1. Reizigers hebben recht op volledige terugbetaling van het tarief, mits de reisrechten niet zijn gebruikt. Er kan een maximale termijn, in relatie tot de ingangsdatum van het reisrecht, worden gesteld voor een verzoek om restitutie.
2. Reizigers hebben recht op gedeeltelijke terugbetaling van het tarief bij reisproducten met een looptijd van meer dan een maand. Daarbij vormt een evenredig deel van het niet gebruikte reisrecht, berekend in maanden of dagen, de basis voor de berekening van het restitutiebedrag.
3. Restitutieverzoeken dienen te worden ingediend bij de verkopende organisatie.
4. Bij restitutie kunnen administratiekosten in rekening worden gebracht.
5. De exacte restitutieregels worden bij verkoop aan de koper (reiziger) bekend gemaakt.

Bijlage 1c: index te gebruiken bij de jaarlijkse vaststelling van de tarieven

De Landelijke Tarieven Index (LTI) is een index voor de tarieven voor landelijke vervoerbewijzen van reizigers. De in deze bijlage opgenomen methode voor de berekening van LTI wordt met ingang van 2012 toegepast en wordt met ingang van 2014 op basis van de 'Juniraming' van het Centraal Planbureau (CPB) berekend. Vanaf het jaar 2022 publiceert het CPB geen 'Juniraming' meer. Voor de berekening van de LTI wordt derhalve de 'Maartraming' gehanteerd. De berekening bestaat uit 2 delen:

1. Prognose van de kostenontwikkeling van het regionaal openbaar vervoer;
2. Correctie van in voorgaande jaren gebruikte prognoses.

Ad 1

De prognose voor de LTI voor jaar j is opgebouwd uit de volgende drie elementen:

1. Loonkosten
 - o Hiervoor wordt de door het CPB gepubliceerde, voor het komende jaar (j) verwachte, ontwikkeling van de "Loonvoet Marktsector" gehanteerd. Onder deze post worden alle directe kosten geschaard die een relatie hebben met de loonkosten van het personeel. Met ingang van 2016 wordt de loonvoet berekend op basis van gewerkte uren.
 - o De weegfactor van het element loonkosten in de kostenontwikkeling van het regionaal openbaar vervoer is: 60,30%.
2. Energiekosten

Dit element is opgebouwd uit drie componenten met elk een weging.

 - o Voor de ontwikkeling van de dieselprijzen worden CBS cijfers gebruikt (CBS code 072210). CBS publiceert deze cijfers maandelijks. De berekening is gebaseerd op de ontwikkeling van de gemiddelde prijs van de afgelopen twaalf maanden (juni (j-2) tot en met mei (j-1)) ten opzichte van de gemiddelde prijs van de twaalf maanden daarvoor.
De weging binnen het element Energiekosten = 37%
 - o Voor de ontwikkelingen van de elektriciteitsprijzen wordt de CBS cijfers gebruikt (code 045100). De berekening is gebaseerd op de ontwikkeling van de gemiddelde prijs van de afgelopen twaalf maanden (juni (j-2) tot en met mei (j-1)) ten opzichte van de gemiddelde prijs van de twaalf maanden daarvoor.
De weging binnen het element Energiekosten = 54%
 - o Voor de ontwikkelingen van de aardgasprijzen wordt de CBS cijfers gebruikt (code 045200). De berekening is gebaseerd op de ontwikkeling van de gemiddelde prijs van de afgelopen twaalf maanden (juni (j-2) tot en met mei (j-1)) ten opzichte van de gemiddelde prijs van de twaalf maanden daarvoor.
De weging binnen het element Energiekosten = 9%
 - o De weegfactor van het element Energiekosten in de kostenontwikkeling van het regionaal openbaar vervoer is: 9,72%.
3. Overige kosten
 - o Voor de niet eerder genoemde kosten wordt de ontwikkeling van de Consumentenprijsindex gevolgd. Voor de berekening wordt de door het CPB gepubliceerde, voor het komende jaar (j) verwachte, ontwikkeling van de Consumentenprijsindex ('CPI') gehanteerd.
 - o De weegfactor van het element overige kosten in de kostenontwikkeling van het regionaal openbaar vervoer is: 29,98%.

De weegfactoren worden elke drie jaar geactualiseerd op basis van de gemiddelde kostenstructuur van de Concessiehouders. In afwijking hierop wordt in ieder geval vanaf het jaar 2022 tot en met het jaar 2025 de weegfactoren jaarlijks geactualiseerd. Concessiehouders zijn verplicht mee te

werken aan het onderzoek dat de basis vormt voor de actualisatie van de weegfactoren. Het onderzoek wordt uitgevoerd door een onafhankelijk adviesbureau. De laatste actualisatie is uitgevoerd in 2024 en deze weegfactoren zijn toegepast vanaf de LTI 2025.

Ad 2

Omdat de onderdelen loonkosten en overige kosten zijn bepaald op grond van prognoses worden deze aangepast wanneer de realisaties bekend zijn. Dit wordt gedaan op basis van de juniraming van het CPB. Op basis daarvan worden de prognoses voor loonkosten en overige kosten uit voorgaand jaar (j-2) die in de LTI van dat jaar (j-2) zijn gebruikt gecorrigeerd. Hierbij vindt er een tweede correctie plaats op de gecorrigeerde loonkosten in jaar (j-2) waarvan de oorspronkelijke prognose in een eerder jaar (j-3) zijn gebruikt in de LTI van dat jaar. Bij de correctie voor loonkosten en overige kosten wordt een weging toegepast zoals is gebruikt bij de prognose voor de berekening van de LTI van twee jaar geleden. Bij de tweede correctie voor loonkosten wordt een weging toegepast zoals is toegepast bij de prognose voor de berekening van de LTI van drie jaar geleden.

De uitkomst na toepassing van beide delen is de kostenindex voor het regionaal OV en wordt gelijk gesteld aan de LTI.

Onvoorziene situatie

Als er situaties aan de orde zijn waarbij de kostenontwikkeling bij Concessiehouders niet of niet in voldoende mate in de CBS indices tot uitdrukking komen (zoals kan voorkomen bij specifieke belasting- en accijnsmaatregelen) én dit buiten de invloedssfeer van de Concessiehouders ligt, dan kan dat aanleiding zijn tot nader overleg tussen concessiehouders en -verleners. Dat overleg kan resulteren in een afwijking van het standaard toepassen van de CBS kostenindices voor LTI. Dat overleg moet binnen drie maanden nadat de maatregel is ingegaan worden aangevraagd.

Mogelijke compensatie bij vraaguitval

De vraaguitval wordt vanaf 2017 in 't geheel niet meer in de LTI verwerkt. Bij dit ROVB besluit in maart 2013 is overeengekomen te compenseren voor de veronderstelde vraaguitval in het geval er wél sprake is van een - in vergelijking met de inflatie - hogere kostenindex (volgens het oude rekenmodel werd deze kostenindex extra opgehoogd om effecten als gevolg van vraaguitval te ondervangen):

- Niet-opbrengstverantwoordelijke overheden compenseren in principe voor lopende concessies de Concessiehouders voor de hierdoor ontstane vermindering van de inkomsten. De wijze waarop deze compensatie geschiedt wordt regionaal bepaald.
- De waarde van de optredende derving wordt bepaald o.b.v. landelijke afgesproken regels. Deze staan hieronder uitgewerkt.

De vaststelling van mogelijke compensatiemaatregelen bestaat uit een aantal stappen:

- A. De omvang van de opbrengsten uit het jaar waarop de tariefstijging betrekking heeft wordt eerst bepaald. Dat zijn alleen opbrengsten waarop de LTI van toepassing is geweest. Dat kan alleen regionaal geschieden. De vaststelling van de omvang kan bovendien pas na afloop van het jaar plaatsvinden. Voor regionale tariefontwikkelingen die afwijken van de LTI kan een vergelijkbare berekening worden gemaakt (in stap B moet dan i.p.v. de KIV de regionale tariefsverhoging worden genomen).
- B. Vervolgens wordt bepaald wat de waarde van de derving is die modelmatig is opgetreden. Dat geschiedt o.b.v. een landelijk berekende index. In formulevorm is deze index gelijk aan $0,4 \times (KIV - CPI)$. Waarbij:
 KIV = de kostenindex voor het regionaal OV (d.i. de LTI exclusief eventuele compensatie voor vraaguitval)en

CPI = Consumentenprijsindex. Voor deze CPI wordt de gerealiseerde waarde genomen die (doorgaans binnen enkele maanden) na afloop van jaar in kwestie bekend is.

- C. De aldus berekende dervingsbedragen worden geïndexeerd voor de daaropvolgende jaren. De indexering is gelijk aan de KIV van die jaren.
- D. Compensatie is aan de orde voor concessies die eind 2012 liepen (besluit is in maart 2013 genomen terwijl de discussie hierover zeker al een jaar liep). Derving kan aan de orde zijn zolang de concessie loopt.
- E. In de regio worden afspraken gemaakt over de wijze van compenseren (dat kan een bedrag zijn maar ook een verminderd aanbod of anderszins).

De totale berekende derving bestaat dus uit twee componenten: een nieuw berekend bedrag (stap B) en geïndexeerde dervingsberekeningen van voorgaande jaren (stap C).

Bijlage 1d: regels voor de verdeling van de verkoopopbrengsten

Voor de producten als bedoeld in de artikelen 12 t/m 22, uitgezonderd artikelen 18 en 19 (conform artikel 24 van de Uitvoeringsregels) gelden de volgende algemene verdeelregels:

1. Verdeling van de opbrengsten geschiedt per individueel reisproduct op de OV-chipkaart. In afwijking hierop geschiedt de verdeling van opbrengsten voor het product Business Collectief per account.
2. De te verdelen opbrengsten zijn gelijk aan het door de klant voor het reisproduct betaalde tarief conform de tarievenlijst in Bijlage 1a. In afwijking hierop zijn de te verdelen opbrengsten voor het product Business Collectief gelijk aan de per account en contractperiode ontvangen opbrengsten voor dit product.
3. Verdeling van opbrengsten geschiedt op basis van check in/check out-gegevens.
4. Voor kortingsproducten geldt dat alleen volledige ritgegevens worden gebruikt die voldoen aan registratie van in- en uitcheck.
5. De verdeelsleutel wordt berekend naar rato van de gederfde inkomsten (derving).
 - a. Bij de kortingsproducten Altijd Korting en OV Voordeel is de met het saldo van de betreffende OV-chipkaart betaalde ritprijs hiervoor de indicatie.
 - b. Indien geen ritprijs bekend is (Netabonnement, Netabonnement Zakelijk, Landelijke OV reisrecht/OV-Vrij, Business Collectief) dan wordt de verdeelsleutel berekend naar rato van de schaduwritprijs. De schaduwritprijs is het berekende tarief dat met de betreffende OV-chipkaart zou zijn betaald op basis van saldoreizen vol tarief.
6. Restituties worden geboekt als negatieve verkoop. Bedragen voor vergoeding van administratiekosten, provisiekosten of andere vergoedingen worden hierin niet meegenomen.
7. De opbrengst van niet gebruikte producten wordt verdeeld op basis van een gemiddelde verdeelsleutel van de wel gebruikte producten.
8. De Uitvoeringscommissie LTK kan met inachtneming van bovenvermelde regels 1 t/m 6 nadere verdeelregels bepalen en de uitkomsten van de verdeling van de opbrengsten vaststellen.
9. De Concessiehouders informeren de Uitvoeringscommissie LTK over de hoogte van de per (type) product in rekening gebrachte provisie alsmede de wijze waarop dit wordt gefinancierd.

Verantwoordelijkheid

De Landelijke Productregisseur (LPR) is verantwoordelijk voor de uitvoering van de opbrengstverdeling, voor het maken van distributieafspraken met productverkopers en voor verrekening van de hieruit voortvloeiende distributiekosten.

Overgangsregeling:

De verdeling van de opbrengst van het in artikel 12 genoemde Landelijk OV reisrecht (OV vrij) kan op basis van een andere verdeelsystematiek worden uitgevoerd, zolang de verdeling volgens de hierboven aangegeven regels voor dit product niet operationeel is.

Bijzonderheden bij producten die ook op het hoofdrailnet geldig zijn:

1. De grondslag voor de opbrengstverdeling van het product OV Voordeel als bedoeld in artikel 15 is, in afwijking van de vermelde consumentenprijs in Bijlage 1a, € 13,77 per verkocht maandproduct. Deze grondslag is gebaseerd op een afspraak tussen stad- en streekvervoerders en NS.
2. De vermelde consumentenprijs in Bijlage 1a van het product Landelijke OV reisrecht (OV-Vrij) betreft uitsluitend de verkoopopbrengst, die wordt verdeeld tussen de regionale bus/tram/metro-vervoerders. De overige verkoopopbrengst van de 'OV-Vrij', zijnde het zogenaamde spoordeel, wordt verdeeld tussen regionale spoorvervoerders en de concessiehouder van het hoofdrailnet (NS).

3. De grondslag voor de opbrengstverdeling van het product Landelijke OV reisrecht (OV-Vrij) als bedoeld in artikel 12 kan afwijken van de vermelde consumentenprijzen in Bijlage 1a. Hierover worden per contract afspraken gemaakt tussen de stad- en streekvervoerders en NS.