

## Adviesaanvraag aan consumentenorganisaties inzake tarieven in het Landelijk Tarievenkader 2023, d.d. 8 juli 2022

### Inleiding

Sinds 1 januari 2012 worden met de Landelijke Tarieven Index (LTI) de tarieven in het regionale openbaar vervoer (OV) aangepast. In beginsel is de LTI alleen van toepassing op reisproducten en tarieven die zijn opgenomen in het Landelijk Tarievenkader OV-chipkaart (LTK). Decentrale OV-autoriteiten kunnen hun regionale tarieven baseren op deze LTI. De berekeningsmethode van de LTI staat beschreven in bijlage 1c van de Uitvoeringsregels van het LTK<sup>1</sup>.

### Adviesaanvraag

Wij verzoeken u uiterlijk **22 augustus 2022** advies uit te brengen over de LTK-tarieven voor het jaar 2023 zoals vermeld in de bijlage van deze adviesaanvraag. De LTK-tarieven worden in het najaar geformaliseerd in de Uitvoeringsregels van het LTK. Voor vragen en opmerkingen naar aanleiding van de adviesaanvraag kunt u contact opnemen met dhr. M. Sari van Samenwerkingsverband DOVA (m.sari@dova.nu; 06-31688050)<sup>2</sup>.

#### Disclaimer:

Dit betreft een voorlopige adviesaanvraag. De prognoses van de ontwikkelingen in de loonvoet en inflatie over het jaar 2022 die verwerkt zijn in de LTI 2022 (en daarmee in de LTK-tarieven 2022) blijken met de huidige cijfers aan de lage kant. Binnen de LTI-systematiek wordt in de LTI 2024 (en daarmee in de LTK-tarieven 2024) een correctie hiervoor gedaan<sup>3</sup>. Er is op dit moment discussie of deze correctie deels reeds in de LTI 2023 (en daarmee in de LTK-tarieven 2023) verwerkt moet worden, zodat de totale correctie wordt uitgesmeerd over twee jaar. Binnenkort wordt hierover besloten hetgeen kan leiden tot een gewijzigde adviesaanvraag.

### Wijzigingen in het LTK en aandachtspunten

Het LTK is op onderdelen gewijzigd. Het gewijzigde LTK is bijgevoegd, waarbij de wijzigingen zichtbaar zijn. Hieronder worden de wijzigingen toegelicht.

- In uw advies op de LTK-tarieven 2022 heeft u geconstateerd dat de afronding van de tarieven niet altijd correct wordt toegepast. Als reactie op uw advies heeft Samenwerkingsverband DOVA aangegeven dat er bij de voorbereiding van de LTK-tarieven 2023 hier extra aandacht op zal komen. Dit heeft geleid tot het stroomlijnen van het LTK en de praktische afronding van de LTK-tarieven. De (technische) wijziging in het LTK betreft met name artikel 9, lid a van het LTK<sup>4</sup>.
- De producten OV Vrij (incl. de bijabonnementen) en OV Voordeel zijn voor het laatst in het jaar 2021 verkocht door NS en zijn inmiddels uitgefaseerd. In uw advies op de LTK-tarieven 2022 had u dit ook opgemerkt. Als reactie op uw advies gaf Samenwerkingsverband DOVA het volgende aan:

“Doordat NS stopt met de verkoop van deze producten per 1 maart 2021, is er in principe geen behoefte meer voor het opnemen van tarieven hiervoor in het LTK. Echter, door verschillende omstandigheden (bijvoorbeeld door vertraging) is het mogelijk dat deze producten alsnog doorlopen in het jaar 2022. Door het (nog steeds) opnemen van tarieven voor deze producten voor het jaar 2022 worden eventuele migratieproblemen in tarifiering voorkomen.”

Samenwerkingsverband DOVA heeft bevestigd bij vervoerders dat er geen behoefte meer is om voor deze producten tarieven vast te stellen. Er worden vanaf het jaar 2023 daarom geen nieuwe tarieven hiervoor vastgesteld.

<sup>1</sup> <http://www.dova.nu/>

<sup>2</sup> Bij afwezigheid kunt u contact opnemen met de heer Ariëns Kruijt (a.kruijt@dova.nu; 06-54655296).

<sup>3</sup> Een dergelijke correctie is niet nieuw. De correcties hebben volgens de systematiek een vertraging van 2 jaar. De correcties zijn echter vaak niet hoger dan 0,6%. Met de laatste gegevens zou de correctie in de LTI 2024 ca. 1,4% zijn.

<sup>4</sup> Artikel 9, lid a is niet van toepassing op het tarief van het BTM-deel van twee producten: 1 Dag OV Vrij en Holland Travel Ticket. Deze tarieven worden niet automatisch geïndexeerd met de LTI en komen tot stand door afspraken van betrokken partijen, waardoor ook de afronding kan verschillen van de standaardwijze zoals beschreven in artikel 9, lid a.

- De meeste LTK-tarieven worden geïndexeerd met de LTI, welke in het kort de kostenontwikkeling weergeeft van lonen, energieprijzen en de overige kosten (via de inflatie). Deze factoren worden gewogen naar het aandeel van kosten. Deze zogenaamde ‘wegingsfactoren’ worden iedere 3 jaar herijkt. Dit onderzoek is afgerond en is van toepassing op de LTI 2023. Het LTK is hierop (technisch) aangepast. Het eindrapport is bijgevoegd. *NB. Vanwege corona en de oorlog in Oekraïne vindt er op dit moment geen stabiele ontwikkeling plaats van prijzen die relevant zijn voor de indexatie. Daarom worden deze wegingsfactoren in ieder geval tot en met het jaar 2025 jaarlijks herijkt.*
- De parameters om de LTI te berekenen komen voor een belangrijk deel uit de ramingen van het Centraal Planbureau (CPB). Het CPB heeft echter besloten om geen juni-ramingen meer uit te voeren door herprioritering van werkzaamheden. De LTI is derhalve gebaseerd op de maart-raming omdat geen goed alternatief voor handen is. Dit heeft geleid tot een technische aanpassing van het LTK.
- In het kader van de introductie van nieuwe betaalwijzen en de wens om de basisservicekosten van OV-betalen te verwerken in de tarieven is door de vervoerders het voorstel gedaan om de LTI (en de spoorindex voor HRN) eenmalig met 0,44% (extra) te verhogen. De datum van invoering hangt samen met de voortgang van het programma nieuwe betaalwijzen van de vervoerders. In het voorstel dat 15 juni jl. aan het bestuurlijk NOVB is voorgelegd, staat dat de datum van invoering nog nader wordt bepaald. Het wettelijk adviestraject voor deze met de invoering van nieuwe betaalwijzensamenhangende extra verhoging van de LTI en de prijs van de nieuwe tokens loopt onafhankelijk van het reguliere adviestraject van de voorliggende LTI 2023 en daarmee de LTK-tarieven 2023. Een eventuele extra verhoging van de LTI met 0,44% in het kader van nieuwe betaalwijzen vindt dan ook los van het onderhavige traject plaats. Helder is dat het moment van ingaan van de extra verhoging in principe wel gekoppeld moet zijn aan de datum van effectuering van de reguliere LTI. Dit betekent concreet dat bij het besluit voor het ingaan van deze verhoging per 1 januari 2023, de LTK-tarieven 2023 ook aangepast zullen worden. Wanneer dit het geval is, worden de aangepaste LTK-tarieven 2023 niet wederom voor advies bij de Landelijke Rocov's voorgelegd. Een dergelijk besluit is echter nog niet genomen en de voorliggende LTK-tarieven 2023 zijn derhalve hiervoor niet aangepast.
- Gelet op bovenstaande zijn de relevante LTK-tarieven uit het jaar 2022 geïndexeerd met de nieuwe LTI voor het jaar 2023 om te komen tot de LTK-tarieven voor het jaar 2023. Dit betreft een jaarlijkse indexatie.

## LTI 2023

In onderstaande tabel treft u de LTI-berekening aan. De berekening van de LTI 2023 komt uit op **7,02%**. Net als in voorgaande jaren zijn hierin ook correcties inbegrepen uit het verleden voor zover er schattingen zijn gebruikt.

Component	Weging	2023	Correcties	Toelichting correcties (gerealiseerde waarde minus geschatte berekening)
loonkosten	62,93%	3,80%	0,00%	LTI 2020: 4,30% - 4,20%. LTI 2021: 1,80% - 1,90%.
diesel	4,12%	33,26%	nvt	nvt
elektriciteit	2,13%	78,75%	nvt	nvt
gas	0,85%	65,46%	nvt	nvt
overige kosten (cpi)	29,96%	2,40%	1,10%	LTI 2021: 2,70% - 1,60%
Gewogen		6,72%		
Gewogen correctie		0,30%		
<b>Tariefindex (LTI)</b>		<b>7,02%</b>		

### Toelichting:

- De berekening van de LTI volgt de methode beschreven in de Uitvoeringsregels van het LTK. Hier is aanvullend op de eerder genoemde aandachtspunten één bijzonderheid te melden. Dit heeft te maken met de correctie van de loonvoet. In de adviesaanvraag voor de LTK-tarieven 2022 is dit uitgebreid toegelicht. Voor de LTK-tarieven 2023 is de correctie volgens dezelfde wijze plaatsgevonden. In het kort wordt deze correctie toegepast om een zuivere loonontwikkeling te meten. Het Centraal Planbureau publiceert<sup>5</sup> de loonvoet inclusief de effecten van de ‘corona-

<sup>5</sup> [https://www.cpb.nl/sites/default/files/omnidownload/CPB-Kerngegevens-raming-maart-2022-CEP-2022\\_0.pdf](https://www.cpb.nl/sites/default/files/omnidownload/CPB-Kerngegevens-raming-maart-2022-CEP-2022_0.pdf)

subsidies', maar geeft ook de informatie om dit te corrigeren voor een zuivere loonvoetontwikkeling. Dit heeft wederom plaatsgevonden.

- De wegingsfactoren zijn gebaseerd op het onderzoek van Panteia. Iedere drie jaar wordt het onderzoek herhaald. De wegingsfactoren zijn gewijzigd ten opzichte van vorig jaar. Onder de aandachtspunten is dit punt nader toegelicht.
- Op de energiecomponenten (diesel, elektriciteit en gas) vinden geen correcties plaats omdat hiervoor geen schattingen worden gemaakt.
- De cijfers zijn berekend in een rekenprogramma. In de tabel zijn de afgeronde waarden weergegeven.

Bijlagen:

- LTK-Tarieven 2023
- Concept Uitvoeringsregels LTK met wijzigingen (apart bestand)
- Eindrapportage Panteia 2022 Herijking Wegingsfactoren LBI en LTI (apart bestand)

## Bijlage: LTK-Tarieven 2023

### LTK-Tarieven 2023

Toepassing van de LTI 2023 op de LTK-tarieven 2022 resulteert in onderstaande tabel. Ter vergelijking zijn ook de LTK-tarieven voor het jaar 2022 opgenomen.

Tarieven LTK	2022		2023		opmerking
	rekentarief	tarief	rekentarief	tarief	
<b>LTI 2023 = 7,02%</b>					
<b>Saldoreizen</b>					
Basistarief	€ 1,007	€ 1,01	€ 1,078	€ 1,08	afronden op 0,01
Basistarief met 20% korting (i.c.m. AK)		€ 0,81		€ 0,86	afronden op 0,01
Basistarief met 34% korting		€ 0,67		€ 0,71	afronden op 0,01
Basistarief met 40% korting (i.c.m. AK)		€ 0,61		€ 0,65	afronden op 0,01
Basistarief met 34% + 20% korting (i.c.m. AK + lft)		€ 0,53		€ 0,57	afronden op 0,01
<b>Vastrecht Korting</b>					
Altijd Korting (AK)	€ 20,083	€ 20,00	€ 21,493	€ 21,50	afronden op 0,05
<b>1 Dag OV Vrij en Holland Travel Ticket (btm deel)</b>					
1 Dag OV Vrij		€ 10,00		€ 10,00	niet via indexatie met LTI, geldt tot 1 juli
Holland Travel Ticket		€ 8,63		€ 9,24	niet via indexatie met LTI
<b>Budget Zeker</b>					
Small	€ 566,566	€ 567,00	€ 606,339	€ 606,50	afronden op 0,50
Medium	€ 886,602	€ 887,00	€ 948,842	€ 949,00	afronden op 0,50
Large	€ 1.344,605	€ 1.345,00	€ 1.438,996	€ 1.439,00	afronden op 0,50
<b>Grensbedragen</b>					
ondergrens	€ 658,167	€ 658,00	€ 704,370	€ 704,50	afronden op 0,50
bovengrens	€ 1.030,223	€ 1.030,00	€ 1.102,544	€ 1.102,50	afronden op 0,50
<b>Netabonnement</b>					
Vol tarief	€ 312,814	€ 312,80	€ 334,774	€ 334,75	afronden op 0,05
Jaarkaart		€ 3.128,00		€ 3.347,50	maal 10
Reductie tarief		€ 206,45		€ 220,95	afronden op 0,05
Reductie Jaarkaart		€ 2.064,50		€ 2.209,50	maal 10
Netabonnement Zakelijk	€ 1.523,778	€ 1.523,80	€ 1.630,747	€ 1.630,50	afronden op 0,50
<b>Parameters Business collectief</b>					
Ophoogfactor	nvt	1,117	nvt	1,117	betreft een parameter, niet via indexatie met LTI
Bandbreedte	nvt	5%	nvt	5%	betreft een parameter, niet via indexatie met LTI

#### Toelichting op LTK-tarieven 2023:

- Vrijwel alle LTK-tarieven voor het jaar 2023 volgen uit de indexatie van de LTK-tarieven 2022 met de LTI 2023.
- Het BTM-deel van het tarief voor de Holland Travel Ticket (zowel piek als off-piek) voor het jaar 2023 is ook berekend door indexatie met de LTI 2023 en afgerond op 2 decimaal. *NB. Dit is geen algemene methode uit het LTK (zie ook eerdere opmerking), maar een afspraak van betrokken partijen die kan wijzigen. Daarom wordt dit apart gemeld.*
- Het product 1 dag OV Vrij wordt niet met de LTI geïndexeerd. Er is geen wijziging in het tarief toegepast. Dit betreft een zakelijk product en is voor de volledigheid in de tabel opgenomen.
- Het product Business Collectief kent geen tarieven maar parameters. Ook deze worden niet aangepast voor het jaar 2023. Voorts is dit ook een zakelijk product en is voor de volledigheid in de tabel opgenomen.
- Zoals eerder gemeld worden geen tarieven meer vastgesteld voor de producten OV Vrij (incl. de bijabonnementen) en OV Voordeel.

# **Uitvoeringsregels 2022-2023 (Bijlage 1 van het LTK)**

Versie 16 september 2021PM-definitief

---

## ***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. Persoonlijke chipkaart: een OV-chipkaart te gebruiken door één specifieke kaarthouder, van wie persoonlijke kenmerken op de kaart staan afgebeeld, persoonskenmerken in de chip zijn vastgelegd en van wie persoonsgegevens zijn geregistreerd in de systemen van de kaartuitgever.
- d. Product: op een OV-chipkaart staat 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. Ouderen- en kinderenkorting

- 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.

### 4. Instaptarief

- a. Inchecken is alleen mogelijk als er geen negatief saldo op de kaart staat. 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.
- b. 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.
- c. Wanneer een reiziger niet kan uitchecken omdat alle daarvoor bedoelde kaartlezers buiten werking zijn, kan hij bij de desbetreffende vervoerder restitutie aanvragen van het verschil van het betaalde instaptarief en de prijs van de rit.

d. Indien een vastrecht-korting 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. 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.
- d. 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. Daluren zijn alle uren met uitzondering van de uren op werkdagen van begin dienst tot 09.00 uur en 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 op de desbetreffende korting geldig is.
- c. Partijen beslissen over het geven van korting op de standaard ritprijs, zoals vermeld in artikel 2 van het convenant, in de daluren na overleg met de desbetreffende concessiehouder en na het inwinnen van advies van consumentenorganisaties, verenigd in het Rocov. Bij dit besluit is aangegeven welke uren in de desbetreffende concessie als daluren worden aangemerkt.

9. Indexering

- a. Het basistarief 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 vervoerders in het Regionaal Openbaar Vervoer Beraad en gezamenlijke regionale consumentenorganisaties (Rocov's). 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. Het basistarief 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 gezamenlijke Partijen wijken niet af van de uitkomst van deze indexatie dan na consultatie van de vervoerders in het Regionaal Openbaar Vervoer Beraad en gezamenlijke regionale consumentenorganisaties (Rocov's). Het basistarief wordt afgerond op € 0,01. Maandabonnementen worden afgerond op € 0,05 en jaarabonnementen worden afgerond op € 0,50. € 0,005 en hoger wordt naar boven afgerond. De niet afgeronde bedragen (rekentarieven) vormen de basis voor de tariefberekeningen in het jaar volgend op het jaar dat de tarieven zijn vastgesteld.~~

- b. 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. Persoonlijke OV-chipkaart

Kortingsproducten en abonnementen als bedoeld in de artikelen 12 t/m 19 van deze uitvoeringsregels zijn persoonsgebonden en uitsluitend beschikbaar op een persoonlijke OV-chipkaart .

#### 11. Vaststellingsprocedure

- a. Wijziging van deze uitvoeringsregels en van de tarievenlijst geschiedt conform artikel 6 lid 1 van het convenant.
- b. DOVA legt voorgenomen wijzigingen ter advisering voor aan de vervoerders in het Regionaal Openbaar Vervoer Beraad.
- 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 Wet Personenvervoer 2000. 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 'Landelijk ROCOV Overleg' is geïnformeerd over de voorgenomen wijzigingen.

## ***Landelijke producten***

### **12. Netabonnement**

- a. Een netabonnement is geldig in het gehele regionale openbaar vervoer als bedoeld in artikel 1 onderdeel i van het convenant.
- 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.

### **13. Netabonnement Zakelijk**

- a. Een netabonnement zakelijk is geldig in het gehele regionale openbaar vervoer als bedoeld in artikel 1 onderdeel i van het convenant.
- b. Het netabonnementen 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. De artikelen 12b t/m 12g, met uitzondering van artikelen 12d en 12f, zijn 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.

### **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 artikelen 12b en 12c is van overeenkomstige toepassing.
- d. Houders van een OV Vrij abonnement kunnen voor gezinsleden bijabbonnementen aanschaffen. Bij de bijabbonnementen '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. Bijabonnementsen 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](http://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).
  - h.i. De producten 'OV Vrij' en de 'Bijabonnementsen 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 1e 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 regionale openbaar vervoer als bedoeld in artikel 1 onderdeel i van het convenant.
- d. Het gestelde onder artikelen 12b en 12c 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 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 regionale openbaar vervoer als bedoeld in artikel 1 onderdeel i van het convenant.
- b. Het gestelde onder 12b en 12c 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'.

#### 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).
- b.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 slechtzienden (Sentire)

- a. Een reisrecht voor blinden en slechtzienden is geldig in het gehele regionale 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 Besluit Personenvervoer, 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 regionale openbaar vervoer als bedoeld in artikel 1 onderdeel i van het convenant.
- 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 artikel 1.6 en 1.7 van de onder a. bedoelde overeenkomst tussen de vervoerbedrijven en de Staat bedraagt voor het regionale openbaar vervoer 34% van de standaard rit prijs, zoals vermeld in artikel 2 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 onder artikelen 12b en 12c 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).
- e.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 op alle vormen van 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).
- ~~d.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 1e 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 regionale openbaar vervoer als bedoeld in artikel 1 onderdeel i van het convenant.
- d. Het gestelde onder artikelen 12b en 12c 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 22e 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 22e 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 22e 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 22e 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 22h en artikel 22i 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 vervoerders mededeling aan DOVA en de Landelijke Productregisseur (LPR).
- c. Vervoerders zijn niet gerechtigd een overeenkomst als bedoeld onder a langer aan te gaan dan voor de duur van twee jaar.
- d. Een vervoerder of overheid 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.

## Bijlage 1a: Tarievenlijst ~~2022-2023~~ (behorende bij Bijlage 1 van het Landelijk Tarievenkader OV-chipkaart)

1. De Landelijke Tarieven Index (LTI) in ~~2022-2023~~ bedraagt ~~2,127,02~~%.
2. De korting zoals vermeld in artikel 3 (ouderen, kinderen) bedraagt 34%
3. Het basistarief bedraagt € ~~1,011,08~~. Het basisrekeningtarief bedraagt € ~~1,0071,078~~.

Het basistarief met 20% korting (in combinatie met het landelijk kortingreisrecht, zoals vermeld in art 16 lid d) bedraagt € ~~0,810,86~~.

Het basistarief met 34% korting (conform artikelen 3 en 19) bedraagt € ~~0,670,71~~.

Het basistarief met 40% korting (bij gebruik van het landelijk kortingreisrecht zoals vermeld in art 16 lid e) bedraagt € ~~0,610,65~~.

Het basistarief met 34% + 20% korting (gestapelde toepassing van korting zoals genoemd in artikelen 16 lid f, respectievelijk artikel 19 en artikel 3) bedraagt € ~~0,530,57~~.

4. Het tarief voor het netabonnement als bedoeld in artikel 12 bedraagt € ~~312,80334,75~~ per maand en € ~~3.128,003.347,50~~ per jaar.  
Het tarief voor een netabonnement voor personen van 4 tot en met 18 jaar en 65 jaar of ouder als bedoeld in artikel 12f bedraagt € ~~206,45220,95~~ per maand en € ~~2.064,502.209,50~~ per jaar.
5. Het tarief voor het netabonnement zakelijk als bedoeld in artikel 13 bedraagt € ~~1.523,801.630,50~~ per jaar.

~~6. Het tarief voor het netabonnement in combinatie met een landelijk abonnement voor het regionale en landelijke spoorvervoer als bedoeld in artikel 14 (OV Vrij) bedraagt op jaarbasis € 742,20.~~

~~Het tarief op jaarbasis voor het Bijabonnement BTM als bedoeld in artikel 14 lid d bedraagt € 446,40.~~

~~7.6.~~ De tarieven voor de abonnementsvormen van BudgetZeker als bedoeld in artikel 15 zijn:

Small: € ~~567,00606,50~~  
Medium: € ~~887,00949,00~~  
Large: € ~~1.345,001.439,00~~

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

Abonnementsvorm	Omzet (verwacht) reisgedrag op jaarbasis	
	Ondergrens	Bovengrens
Small	€ 0	€ <del>658,00704,50</del>
Medium	€ <del>658,00704,50</del>	€ <del>1.030,001.102,50</del>
Large	€ <del>1.030,001.102,50</del>	€ <del>1.523,801.630,50</del>

~~8.7.~~ Het tarief voor het landelijk kortingreisrecht als bedoeld in artikel 16 bedraagt € ~~20,0021,50~~ per maand en € ~~200,00215,00~~ per jaar. Het rekeningtarief bedraagt € ~~20,08321,493~~ per maand.

~~9. Het tarief voor het landelijk kortingreisrecht in combinatie met het product Altijd Voordeel voor het openbaar vervoer per trein als bedoeld in artikel 17 bedraagt € 12,00 per maand en € 144,00 per jaar. Het rekeningtarief bedraagt € 12,166 per maand.~~

~~10.8.~~ Het tarief voor het BTM deel van het reisrecht als bedoeld in artikel 20 (1 Dag OV Vrij) bedraagt € 10,00. Dit tarief geldt van 1 juli ~~2021-2022~~ tot en met 30 juni ~~2022~~2023.

~~11.9.~~ Het tarief voor het BTM deel van het reisrecht als bedoeld in artikel 21 (Holland Travel Ticket en Holland Travel Ticket off peak) bedraagt € ~~8,639,24~~.

~~12.10.~~ De ophoogfactor bedoeld in artikel 22h bedraagt 1,117.

~~13.11.~~ 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: 65,3462,93%.

#### 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 = 7658%
- 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 = 1530%
- 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 = 912%
- o De weegfactor van het element Energiekosten in de kostenontwikkeling van het regionaal openbaar vervoer is: 7,517,11%.

#### 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: 27,1629,96%.

De weegfactoren worden elke drie jaar geactualiseerd op basis van de gemiddelde kostenstructuur van de vervoerbedrijven. In afwijking hierop wordt in ieder geval vanaf het jaar 2022 tot en met het jaar 2025 de weegfactoren jaarlijks geactualiseerd. Vervoerbedrijven 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 2019-2022 en deze weegfactoren zijn toegepast vanaf de LTI 2020-2023.

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 Landelijke Tarieven Index [LTI].

### **Onvoorziene situatie**

Als er situaties aan de orde zijn waarbij de kostenontwikkeling bij vervoerbedrijven 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 vervoerbedrijven 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 vervoerbedrijven 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 TLI 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 alle LTK-producten behoudens het Studentenreisrecht (artikel 19) 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 gedeerde inkomsten (deriving).
  - 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 vervoerbedrijven 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.



**Panteia**

Research to Progress

Research voor Beleid | EIM | NEA | IOO | Stratus | IPM



# **Herijking wegingsfactoren LBI en LTI**

**Op basis van kostenstructuur 2021**

Eline Jonkers en Sander van der Meulen

Dit rapport is uitgebracht aan de Werkgroep Indexatie

Kenmerk 10586

Zoetermeer, mei 2022

Het gebruik van cijfers en/of tekst uit dit rapport is toegestaan, mits de bron duidelijk wordt vermeld

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Aanpak en methodiek</b>	<b>6</b>
2.1	Aanpak	6
2.2	Methodiek	7
<b>3</b>	<b>Resultaten</b>	<b>9</b>
3.1	Bus	9
3.2	Tram	10
3.3	Metro	11
3.4	Trein	11
3.5	LTI	12
3.6	Corona-effect	13
<b>4</b>	<b>Bevindingen en aanbevelingen voor volgende onderzoeken</b>	<b>14</b>
	<b>Appendix</b>	<b>15</b>
	Methodiek LBI	15
	Methodiek LTI	17
	Toepassen nieuwe wegingsfactoren LBI en LTI	18







# 1 Inleiding

Jaarlijks worden voor het Openbaar Vervoer de Landelijke Bijdrage Indices (LBI's) per ingezet voertuigtype en de Landelijke Tarievenindex (LTI) gepubliceerd.

De LBI's en de LTI volgen de kostenontwikkeling van de OV-sector, zonder dat de vervoerbedrijven hier direct invloed op hebben. Concessieverleners kunnen deze indices gebruiken in concessies. Voor vervoerbedrijven geeft het hanteren van deze indices door de concessieverlener een beperking van het indexatierisico bij het inschrijven op een nieuwe concessie.

Deze indices zijn gebaseerd op de werkelijke kostenstructuur bij vervoerbedrijven en de algemene ontwikkeling van het kostenniveau van de onderscheiden kostencomponenten, te weten: lonen, energie, overige kosten. De verhouding tussen de kostencomponenten wordt bij de individuele vervoerbedrijven om de drie jaren vastgesteld in een herijkingsonderzoek en voor de periode daarna constant gehouden. Deze verhouding vormt, samen met de jaarlijks vastgestelde stijgingsindex per kostencomponent, de basis voor de vaststelling van de jaarlijkse mutatie van de LBI's en de LTI. Meer gedetailleerde informatie bij de methodiek voor het berekenen van de jaarlijkse mutatie van de LBI's en LTI is te vinden in de appendix van dit document.

In 2022 heeft er weer een herijkingsonderzoek plaats gevonden gebaseerd op de kostenstructuur van 2021. In dit onderzoek is de verhouding tussen de kostencomponenten (hierna: wegingsfactoren) vastgesteld voor de volgende LBI's:

- Bus
  - Diesel
  - Aardgas
  - Elektrisch
- Tram
- Metro
- Trein
  - Diesel
  - Elektrisch

Op basis van de LBI's Bus, Tram en Metro (hierna: BTM) worden de wegingsfactoren in de LTI vastgesteld.

In deze rapportage vindt u de resultaten van dit onderzoek. Allereerst staan in hoofdstuk 2 de aanpak en methodiek. Daarna volgen de resultaten in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 zijn de bevindingen en aanbevelingen opgenomen. In de appendix tenslotte staat nog meer gedetailleerde informatie over de methodieken.



## 2 Aanpak en methodiek

In dit hoofdstuk wordt de aanpak en de methodiek van het onderzoek beschreven.

### 2.1 Aanpak

Voor dit onderzoek heeft Panteia informatie over de totale kosten per modaliteit en brandstofsoort opgehaald bij alle bus/tram/metro openbaar vervoersbedrijven, te weten (in alfabetische volgorde):

- Arriva
- Connexxion
- EBS
- GVB
- HTM
- Keolis
- NS-TAG
- RET
- Qbuzz

Alle bedrijven hebben op een zeer constructieve wijze meegewerkt aan dit onderzoek. De gevraagde gegevens zijn verstrekt, toegelicht en aanvullende vragen zijn beantwoord.

In 2021 ondervonden veel openbaar vervoersbedrijven hinder door corona. De vervoersaantallen lagen op een lager niveau dan voor corona en daardoor is er waar mogelijk afgeschaald in de dienstverlening. Tegelijkertijd lag het ziekteverzuim onder personeel hoger dan normaal en werden er specifieke coronakosten gemaakt. Aangezien het herijkingsonderzoek gebaseerd is op de kostenstructuur van 2021 zou het zo kunnen zijn dat er een corona-effect in de cijfers zit. Vandaar dat specifiek aan de vervoersbedrijven is gevraagd om mogelijke corona-effecten te kwantificeren.

De kostenverhogende effecten door corona zijn:

- Toename personeelskosten door hoger ziekteverzuim
- Toename overige kosten door beschermende maatregelen
- Meer reparatie en onderhoud door achterstallig onderhoud weg te werken

De kostenverlagende effecten door corona zijn:

- Lagere energiekosten door afschaling van de dienstregeling
- Lagere chauffeurskosten door afschaling van de dienstregeling
- Lagere overige personeelskosten door afschaling van de dienstregeling
- Minder marketingkosten
- Minder TLS kosten
- Minder reparatie en onderhoud omdat voertuigen minder gereden hebben
- Lagere schades

Op basis van de informatie die de bedrijven hebben verstrekt is er een totaaloverzicht opgesteld met de verhoudingen tussen de kostencomponenten in elke LBI en in de LTI. Meer gedetailleerde informatie over de methode hierbij is te vinden in hoofdstuk 2.2 'Methodiek'.

Zowel de informatie die individuele bedrijven hebben verstrekt als de totaaloverzichten zijn vergeleken met de informatie uit het vorige herijkingsonderzoek in 2019 (gebaseerd op kostenstructuur van 2018). Aan dit onderzoek in 2019 hebben destijds de bedrijven

(in alfabetische volgorde) Arriva, Connexxion, EBS, GVB, HTM, Keolis, RET en Qbuzz meegedaan.

### **Waarborgen van kwaliteit & vertrouwelijkheid**

Om de kwaliteit van het onderzoek te waarborgen is er bij het vergelijken van de 2021-gegevens met de gegevens uit 2018 onderscheid gemaakt tussen verschillen die ontstaan door wijzigingen van de manier waarop door de individuele bedrijven de kosten zijn opgegeven (een methodische wijziging) of door een daadwerkelijke verandering van de kosten (een kostenverschil). Er is zoveel mogelijk aangesloten bij de gevolgde werkwijze van voorgaande herijkingsonderzoeken om hiermee methodische wijzigingen zo veel mogelijk uit te sluiten en zo goed mogelijk daadwerkelijke veranderingen van kosten te meten. In sommige gevallen hebben bedrijven een zuiverder toedelingmethodiek ontwikkeld waardoor bepaalde kosten nauwkeuriger toegedeeld kunnen worden aan de diverse LBI's en binnen een LBI aan de drie kostencomponenten.

In deze rapportage worden de verschuivingen in de verhoudingen tussen de kostencomponenten van 2021 en 2018 uitgelegd. Omwille van de vertrouwelijkheid is het niet mogelijk om de verklaringen van de verschuivingen te geven op bedrijfsniveau waardoor de uitleg een uitleg op hoofdlijnen zal zijn.

Tot slot is er bij dit onderzoek zeer concurrentiegevoelige detailinformatie verstrekt. Om deze reden zijn er maatregelen genomen om de vertrouwelijkheid van deze gegevens te waarborgen, zoals het opslaan van de gegevens op een afgeschermd gegevenslocatie en het beveiligd overdragen van data. Panteia heeft deze maatregelen met alle bezochte bedrijven in een overeenkomst vastgelegd.

## **2.2 Methodiek**

Per bedrijf heeft Panteia de totale jaarkosten per LBI in 2021 opgenomen en deze totale jaarkosten verdeeld naar de kostencomponenten, te weten:

- Lonen  
Het betreft hierbij direct, indirect en gehuurd personeel.
- Energie c.q. brandstof (alleen betrekking hebbend op de brandstof voor het vervoer).  
Hierbij is voor bus onderscheid gemaakt naar diesel, aardgas en elektrisch en is voor trein onderscheid gemaakt naar diesel en elektrisch.
- Overige kosten  
Onder meer: kapitaalkosten, infrastructuur, marketing, overhead en kosten voor reparatie en onderhoud (voor zover deze posten geen "loonkosten" betreffen).

De afgelopen jaren is het aandeel elektrische bus sterk toegenomen. Omdat, naar verwachting, dit aandeel de komende jaren verder zal toenemen, heeft Panteia eveneens informatie bij de bedrijven opgehaald over het jaargemiddelde in 2021 van het aantal bussen dat rijdt op diesel, aardgas en elektrisch en een voorspelling van dit jaargemiddelde voor 2022. De totale absolute jaarkosten per bedrijf zijn in de LBI gecorrigeerd met het verhoudingsgetal tussen het jaargemiddelde van 2022 en het jaargemiddelde van 2021 zodat de berekende verhoudingsgetallen zo goed mogelijk aansluiten bij de daadwerkelijke samenstellingen van het wagenpark in 2022.

Conform de methode gebruikt in de voorgaande herijkingen zijn voor de bepaling van de wegingsfactoren in de LTI de totale kosten gebruikt voor BTM (Bus-Tram-Metro).

### *2.2.1 Elektrische bus*

In het onderzoek van 2019 zijn ook resultaten bepaald voor de elektrische bus. Er is destijds vastgesteld dat de voor de andere voertuigen gehanteerde methodiek minder



goed toepasbaar is voor de elektrische bus en daarom is er voor een andere methodiek gekozen. De reden hiervoor was dat de totale kosten voor deze modaliteit en energiesoort minder goed zijn toe te delen aan de drie kostensoorten omdat het aandeel elektrische bus op dat moment nog beperkt was.

Voor dit onderzoek geldt dat het aandeel elektrische bus bij de vervoersbedrijven zowel absoluut als relatief sterk is toegenomen. Vandaar dat is besloten om gebruik te maken van de reguliere methodiek waarbij er gekeken wordt naar de totale kosten in deze LBI. De kosten die gemaakt worden voor de laadinfrastructuur zijn toegerekend aan de overige kosten.

### *2.2.2 Gebruiksvergoeding spoor*

De LBI's Trein-Diesel en Trein-Elektrisch worden opgesteld inclusief en exclusief de kosten die ontstaan door de gebruiksvergoeding spoor. Dit is in het onderzoek van 2019 voor het eerst op die manier gedaan en is in dit onderzoek doorgezet. Panteia heeft de kosten die ontstaan door de gebruiksvergoeding spoor apart opgevraagd bij de bedrijven. Hiermee zijn de wegingsfactoren in deze LBI's inclusief en exclusief de kosten door de gebruiksvergoeding spoor opgesteld.

### 3 Resultaten

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het herijkingsonderzoek gepresenteerd. Op hoofdlijnen is een lichte verschuiving van het kostenaandeel loonkosten naar het kostenaandeel overig waarneembaar. Behalve bij bus-diesel en trein ligt overal het aandeel energiekosten hoger. Concreet betekent dit dus dat in 2021 de overige kosten in verhouding meer gestegen zijn t.o.v. 2018 dan de loonkosten en in sommige gevallen ook de energiekosten. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat tijdens corona nauwelijks in de overige kosten is bespaard, terwijl wel in de loon- en energiekosten is gesneden door afschaling. Een andere mogelijke verklaring is dat bedrijven veel meer elektrische bussen hebben en dus veel hebben geïnvesteerd in laadinfrastructuur. Die laadinfrastructuur wordt bij overige kosten opgenomen. Doordat de totale overige kosten bij veel bedrijven niet volledig zijn uit te splitsen en via verdeelsleutels worden toegewezen aan de verschillende bustypes (diesel, aardgas en elektrisch), kan het dus zo zijn dat ook bus-diesel hogere overige kosten heeft door de investeringen in laadinfra.

Daar waar verschuivingen groot zijn en deze niet verklaard worden door het hierboven geschetste beeld volgt een nadere toelichting.

Voor de rest van dit hoofdstuk wordt de volgende structuur gevolgd:

- In 3.1 staan de wegingsfactoren voor de bus, met een onderverdeling naar diesel, aardgas, en elektrisch.
- In 3.2 staan de wegingsfactoren voor de tram.
- In 3.3 staan de wegingsfactoren voor de metro.
- In 3.4 staan de wegingsfactoren voor de trein, met een onderverdeling naar diesel en elektrisch (inclusief en exclusief gebruiksvergoeding spoor).
- In 3.5 staan de wegingsfactoren voor de LTI, samengesteld op basis van de resultaten in BTM.

#### 3.1 Bus

Tabel 1 geeft de wegingsfactoren voor de LBI Bus-Diesel weer, tabel 2 geeft de wegingsfactoren voor de LBI Bus-Aardgas weer en tabel 3 geeft de wegingsfactoren voor de LBI Bus-Elektrisch weer.

Tabel 1: Wegingsfactoren LBI Bus-Diesel

<i>Kostensoort</i>	<i>Bus-Diesel</i>	
	2021	2018
Loon	63,59%	65,76%
Energie	9,34%	9,80%
Overig	27,07%	24,44%
Totaal	100,00%	100,00%



Tabel 2: Wegingsfactoren LBI Bus-Aardgas

<i>Kostensoort</i>	<i>Bus-Aardgas (LNG, CNG)</i>	
	2021	2018
Loon	64,12%	64,49%
Energie	11,18%	8,56%
Overig	24,70%	26,94%
Totaal	100,00%	100,00%

Bus-aardgas laat een ander beeld dan het algemene beeld zien. Bij Bus-aardgas neemt het kostenaandeel overig juist af, terwijl het kostenaandeel energie toeneemt. Dat is grotendeels te verklaren door de relatief sterk toegenomen prijs van aardgas en de afnemende investeringskosten in aardgasbussen. Het aantal aardgasbussen heeft de piek bereikt en ligt in 2022 lager dan in 2019. Dat betekent dat de kapitaalkosten (onderdeel van de overige kosten) relatief lager worden. Hiermee is het algemene beeld van een groeiend aandeel overige kosten grotendeels geneutraliseerd.

Tabel 3: Wegingsfactoren LBI Bus-Elektrisch

<i>Kostensoort</i>	<i>Bus-Elektrisch</i>	
	2021	2018
Loon	62,30%	64,37%
Energie	4,87%	3,09%
Overig	32,83%	32,54%
Totaal	100,00%	100,00%

Ten opzichte van 2018 zijn er meer kostengegevens beschikbaar over elektrische bussen. Dit komt enerzijds omdat er meer bedrijven zijn die rijden met elektrische bussen waardoor er dus ook meer bedrijven hebben meegedaan aan het onderzoek in deze LBI. Daarnaast is de vloot van elektrische bussen behoorlijk gegroeid bij de bedrijven die ook in 2019 hebben meegedaan aan het onderzoek. Doordat er meer kostengegevens zijn in 2021 geven deze cijfers een representatiever beeld van de wegingsfactoren voor Bus-Elektrisch.

### 3.2 Tram

Tabel 4 geeft de wegingsfactoren voor de LBI Tram weer.

Tabel 4: Wegingsfactoren Tram

<i>Kostensoort</i>	<i>Tram-Elektrisch</i>	
	2021	2018
Loon	66,30%	68,45%
Energie	2,85%	2,25%
Overig	30,85%	29,30%
Totaal	100,00%	100,00%

### 3.3 Metro

Tabel 5 geeft de wegingsfactoren voor de LBI Metro weer.

Tabel 5: Wegingsfactoren Metro

Kostensoort	Metro-Elektrisch	
	2021	2018
Loon	52,83%	56,76%
Energie	6,55%	6,04%
Overig	40,62%	37,21%
Totaal	100,00%	100,00%

Er is sprake van een verschuiving van het kostenaandeel loon naar het kostenaandeel overig. De verschuiving is groter dan bij andere modaliteiten en energiesoorten te zien is. De belangrijkste verklaring hiervoor is dat er een nauwkeurigere methode is ontwikkeld om te bepalen wat het aandeel loonkosten is binnen overhead. Hiermee sluit het beter aan bij de methodiek in de andere segmenten.

### 3.4 Trein

Voorafgaand aan het onderzoek is afgesproken om de wegingsfactoren van trein zowel inclusief als exclusief de gebruiksvergoeding spoor te presenteren. Tabel 6 geeft een overzicht van de wegingsfactoren LBI Trein-Diesel en tabel 7 geeft een overzicht van de wegingsfactoren LBI Trein-Elektrisch, waarbij er onderscheid wordt gemaakt tussen de volgende rekenmethoden:

- Het berekenen van de wegingsfactoren inclusief de kosten gebruiksvergoeding spoor (kolom 1). Deze kosten zitten geheel in de categorie overige kosten.
- Het berekenen van de wegingsfactoren exclusief de kosten gebruiksvergoeding spoor (kolom 2).
- Het berekenen van de wegingsfactoren met de gebruiksvergoeding spoor als aparte kostencomponent (kolom 3).

Tabel 6: Wegingsfactoren Trein-Diesel

Kostensoort	Trein-Diesel					
	2021			2018		
	Inclusief	Exclusief	Apart	Inclusief	Exclusief	Apart
Loon	39,04%	44,15%	39,04%	34,57%	37,30%	34,57%
Energie	8,78%	9,93%	8,78%	10,90%	11,76%	10,90%
Overig	52,18%	45,92%	40,61%	54,53%	50,94%	47,21%
Gebruiksvergoeding spoor			11,57%			7,32%
Totaal	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Bij Trein-Diesel valt een sterke stijging van het kostenaandeel loon op. Dat valt het beste te verklaren doordat bij een deel van de bedrijven de onderhoudskosten sterk zijn toegenomen, waarin veel loonkosten van monteurs zitten. Tegelijkertijd zijn de kapitaalkosten afgenomen. Het oudere materieel vergt meer onderhoud.



Tabel 7: Wegingsfactoren Trein-Elektrisch

Kostensoort	Trein-Elektrisch					
	2021			2018		
	Inclusief	Exclusief	Apart	Inclusief	Exclusief	Apart
Loon	40,26%	47,37%	40,26%	38,46%	44,02%	38,46%
Energie	2,62%	3,08%	2,62%	3,06%	3,51%	3,06%
Overig	57,12%	49,55%	42,11%	58,47%	52,47%	45,84%
Gebruiksvergoeding spoor			15,01%			12,63%
Totaal	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Bij Trein-Elektrisch is dezelfde ontwikkeling waar te nemen als bij Trein-Diesel, alleen in meer bescheiden mate.

### 3.5 LTI

Op basis van de totale kosten voor BTM (Bus-Tram-Metro) zijn de wegingsfactoren in de LTI vastgesteld<sup>1</sup>. Deze zijn te vinden in tabel 8.

Tabel 8: Wegingsfactoren LTI

Kostensoort	LTI	
	2021	2018
Loon	62,93%	65,34%
Energie	7,11%	7,51%
Overig	29,96%	27,16%
Totaal	100,00%	100,00%

De daling van het aandeel energie is opmerkelijk, omdat het gevoel is dat de energiekosten sterk zijn toegenomen. Als gekeken wordt naar de CBS index van de energievormen laat diesel tussen 2018 en 2021 een toename van 10% zien, aardgas een toename van 32%, terwijl de elektraprijs in deze periode juist is gedaald (-15%). Er zijn dus grote verschillen per energievorm.

De daling van het aandeel energie valt te verklaren doordat openbaar vervoer met elektrische aandrijving (zie ook tabel 10) enorm is toegenomen tussen 2018 en 2021 en elektriciteit gemiddeld genomen lagere kosten en dus een lager aandeel heeft dan bij diesel of aardgas het geval is. Daar komt bij dat de prijs voor elektra van dit toegenomen aandeel ook nog eens is in de periode van 2018 – 2021 is gedaald.

Het aandeel energie is opgebouwd uit diesel, elektriciteit en aardgas. Hierbij is in tabel 9 weergegeven op basis van de totale kosten in welke LBI de verhouding tussen de energiecomponenten is vastgesteld.

<sup>1</sup> Dit is dus exclusief de totale kosten in de LBI Trein-Diesel en Trein-Elektrisch.



Tabel 9: Toedeling kosten uit LBI aan energiecomponenten

<i>Energiesoort</i>	<i>LBI</i>
Diesel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• LBI Bus-Diesel</li> </ul>
Aardgas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• LBI Bus-Aardgas</li> </ul>
Elektriciteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• LBI Tram</li> <li>• LBI Metro</li> <li>• LBI Bus-Elektrisch</li> </ul>

Op basis van de totale kosten en met de toedeling zoals te vinden is in tabel 9 wordt de verhouding tussen de energiecomponenten in de LTI vastgesteld. Deze zijn te vinden in tabel 10.

Tabel 10: Verhouding tussen de energiecomponenten in de LTI

<i>Kostensoort</i>	<i>LTI</i>	
	2021	2018
Diesel	58%	76%
Aardgas	12%	9%
Elektriciteit <sup>2</sup>	30%	15%
Totaal	100%	100%

### 3.6 Corona-effect

Aan alle bedrijven is vooraf gevraagd naast de standaard kostendata ook het corona-effect in kaart te brengen. Alle bedrijven vonden het zeer lastig om dit effect in kosten uit te drukken. Belangrijkste redenen waren dat er in de afgelopen jaren niet alleen corona was, maar ook concessies waren verloren of gewonnen, nieuwe lijnen in gebruik zijn genomen en er een energietransitie heeft plaats gevonden. En als de omstandigheden wel gelijk zouden zijn gebleven, was het ook lastig geweest de kostenontwikkeling toe te schrijven aan corona, omdat verschillen ook een heel andere oorzaak kunnen hebben. Desondanks hebben de meeste bedrijven in meer of mindere mate het corona-effect kwantitatief of kwalitatief onderbouwd<sup>3</sup>.

Over het algemeen geven bedrijven aan dat het berekende kostenaandeel energie hoger zou liggen als gecorrigeerd zou worden voor het corona-effect. Door corona heeft er bij de meeste bedrijven een (beperkte) afschaling van de dienstregeling plaatsgevonden waardoor minder kilometers zijn gereden. Hierdoor zijn de energiekosten lager uitgevallen. Te verwachten was dat dit effect van minder kilometers ook te zien zou zijn in minder loonkosten voor het directe personeel, maar dit effect is gedeeltelijk teniet gedaan door hogere verzuimcijfers. De overige kosten zijn veelal vaste kosten en hierop is dus door minder kilometers nauwelijks bespaard. Wel zijn er minder marketingkosten en TLS kosten (aantal tikken) gemaakt, maar daarentegen zijn er ook weer specifieke coronakosten bijgekomen.

<sup>2</sup> De energiecomponent Elektriciteit is opgebouwd uit de LBI's Tram, Metro en Bus-Elektrisch. Dit betekent dat een forse toename van elektrische bussen in beperktere mate terugkomt in het totale aandeel elektriciteit.

<sup>3</sup> Er is in de werkgroep besloten om de kwantitatieve cijfers niet op te nemen in dit rapport, doordat de verkregen informatie onvolledig of moeilijk verifieerbaar is. Uit de verstrekte kwantitatieve informatie blijkt relatief weinig effect op de kostenaandelen.



## 4 Bevindingen en aanbevelingen voor volgende onderzoeken

In dit hoofdstuk rapporteren wij onze bevindingen en daaropvolgende aanbevelingen.

### **Sterk stijgende energieprijzen**

De wegingsfactoren staan volgens het LTK voor 3 jaar vast na afronding van het herijkingsonderzoek. Dit betekent dat de keuze is gemaakt dat wijzigingen in kostenaandelen in die jaren er niet toe doen. Wegingsfactoren worden achteraf ook niet gecorrigeerd in de LBI's/LTI's. Dit geeft een bepaalde mate van zekerheid voor de sector. Echter, bij het vasthouden van dit principe komt het hoofddoel om de kostenveranderingen via LBI en LTI te bepalen in het geding als gevolg van de sterk gestegen energieprijzen.

Eind 2021 was al een sterke stijging van de energieprijzen waar te nemen, maar door de oorlog in Oekraïne zijn de energieprijzen in 2022 geëxplodeerd. Als de energieprijzen in 2022 zo hoog blijven, dan is het berekende kostenaandeel van energie op basis van 2021 cijfers niet representatief. Het verdient dan aanbeveling om volgend jaar opnieuw een herijkingsonderzoek uit te voeren. Aan de andere kant fluctueren energieprijzen altijd, en er zou ook kunnen worden gekeken naar een meer robuuste oplossing waarbij bijvoorbeeld jaarlijks een correctie op het kostenaandeel wordt gedaan.

### **Corona-effect**

Bedrijven vonden het erg lastig om de corona-effecten te kwantificeren. Vanuit de integriteit van het onderzoek is het niet verantwoord om een corona-correctie toe te passen vanwege de kwaliteit van de ontvangen informatie.

Desondanks gaf iedereen aan dat corona wel degelijk effect had op de kosten. Dat betekent dat in de huidig berekende kostenaandelen een corona-effect zit. Als corona de komende jaren wegblijft, betekent dit dat de kostenaandelen niet volledig overeenkomen met de werkelijke kostenaandelen in de volgende jaren. Een oplossing daarvoor zou kunnen zijn om volgend jaar een nieuw herijkingsonderzoek uit te voeren op basis van 2022 cijfers.

### **Gebruiksvergoeding spoor**

Panteia heeft bij alle desbetreffende vervoersbedrijven een aparte berekening van de gebruiksvergoedingen op het spoor opgevraagd en ontvangen. Als de tarieven per 2023 veranderen, dan kunnen we een berekening maken van de nieuwe vergoedingen. De vraag is wel of dat wenselijk is. Als de tarieven toenemen dan zal de gebruiksvergoeding ook toenemen. Dat leidt tot een hoger aandeel van overige kosten en zal ten koste gaan van het aandeel energie en loon. Dat lijkt alleen verantwoord om te doen als er geen grote veranderingen in energie of loonkosten hebben plaatsgevonden. Anders creëert het alleen maar schijnzekerheid.

# Appendix

In de Appendix is de methodiek voor het berekenen van de jaarlijkse mutatie van de LBI's en de LTI omschreven.

## Methodiek LBI<sup>4</sup>

De basis voor de methode is gelegd met het NEA rapport "Methodiek voor het volgen van de kostenontwikkelingen in het openbaar vervoer Onderdeel: overheidsbijdrage uit oktober 2010". Tussen overheden en vervoerbedrijven zijn in het ROVB later aanpassingen overeengekomen.

### *Uitgangspunten*

De uitgangspunten van de methodiek zijn als volgt:

- 1) De LBI zorgt voor een zo goed mogelijke benadering van de kostenontwikkeling per modaliteit en techniek bij de vervoerbedrijven.
- 2) Alle kosten worden meegenomen.
- 3) De indexering komt tot stand op basis van onafhankelijke openbare bronnen.
- 4) De cijfers uit deze bronnen zijn niet (substantieel) te beïnvloeden door de vervoerbedrijven of overheden.

### *Kostencategorieën*

De LBI bestaat uit verschillende kostencategorieën. Bij alle LBI's worden drie categorieën onderscheiden:

#### a) **Loonkosten:**

Onder deze post worden alle kosten verzameld die een relatie hebben met het personeel (loon, sociale lasten, pensioen en overige personeelskosten). Bij deze kostenpost zal de verwachte ontwikkeling "Loonvoet Marktsector<sup>5</sup>" worden gevolgd. Deze loonsom wordt door het CPB geprognostiseerd.

#### b) **Energiekosten:**

Deze post is onderverdeeld in Diesel, Aardgas en Elektriciteit.

##### I. **Diesel:**

Voor de werkelijke ontwikkelingen van de diesel worden de betreffende CBS cijfers gebruikt (CBS code 072210). CBS publiceert deze cijfers elke maand en baseert zich op het gemiddelde van de dagprijzen van de diesel. De berekening is gebaseerd op de stijging of de daling van de gemiddelde prijs van de afgelopen 12 maanden.

##### II. **Aardgas:**

Voor de werkelijke ontwikkelingen van deze post wordt de CBS index van gas (code 45200) gevolgd. De prognose van deze post geschiedt op dezelfde wijze als beschreven onder de post diesel.

<sup>4</sup> Bron: DOVA, datum: 19 april 2018.

<sup>5</sup> Hiermee wordt bedoeld: loonvoet bedrijven (per uur).



### III. **Elektriciteit:**

Voor de werkelijke ontwikkelingen van deze post wordt de CBS index van elektriciteit (code 45100) gevolgd. De prognose van deze post geschiedt op dezelfde wijze als beschreven onder de post diesel.

#### c) **Overige kosten:**

Voor alle niet eerder genoemde kosten wordt de ontwikkeling van de consumentenprijsindex (cpi) gevolgd.

#### *Wegingsfactoren*

De kostenaandelen worden elke drie jaar herijkt via een onafhankelijk onderzoek. Alle vervoerbedrijven met regionale concessies werken hier aan mee.

#### *Berekening*

De LBI index wordt berekend door de indexen van de onderscheiden kostencategorieën te vermenigvuldigen met de bijbehorende wegingsfactoren en vervolgens bij elkaar op te tellen. De berekening wordt uitgevoerd voor zowel de prognose als de realisatie.

#### **Prognose**

De prognose van de LBI van jaar n wordt voor het eerst in maart van het jaar n-1 berekend. Er wordt voor wat betreft de loonvoet bedrijven en de cpi gebruik gemaakt van de prognoses van het CPB. Elk kwartaal wordt de prognose bijgesteld op basis van nieuwe publicaties van het CPB.

De prognose voor de kostencategorie brandstof is tot en met de december raming jaar n-1 het gewogen gemiddelde van de loonvoet marktsector en cpi. Vanaf maart jaar n wordt de brandstof gebaseerd op de realisatie en de trend van CBS cijfers.

#### **Realisatie**

In december van het jaar n wordt de definitieve LBI vastgesteld voor het jaar n. Er wordt daarbij gebruik gemaakt van de december raming van het CPB voor de loonvoet bedrijven en de cpi. Bij de kostencategorie brandstof is de CBS reeks nog niet compleet. De ontbrekende maand wordt door de secretaris van de werkgroep Indexatie geraamd en afgestemd met de voorzitter.

De prognoses in de berekening van december van jaar n worden een jaar later herberekend op basis van de CPB raming van december jaar n+1 en gecorrigeerd in de LBI's van jaar n+1.

Bij het eerste en laatste jaar van een concessie vinden iets afwijkende berekeningen plaats:

- Bij de start van nieuwe concessies wordt een aparte LBI gemaakt waarin geen correcties zitten die betrekking hebben op de periode tot en met het jaar waarop het prijspeil van de offerte is gebaseerd. Uitgangspunt is immers dat alleen de prijsmutaties ná dat jaar van invloed mogen zijn.
- Er wordt in april op basis van het CEP en definitieve energiereeksen van het CBS een extra LBI gemaakt ten behoeve van de afrekening van de bijdrage over het

laatste concessiejaar. Dit bevat alleen een correctie op de in december gemaakte LBI.

## Methodiek LTI<sup>6</sup>

De Landelijke Tarieven Index (LTI) is een index voor de tarieven voor landelijke vervoerbewijzen van reizigers. De in deze bijlage omschreven methode voor de berekening van de LTI wordt met ingang van 2012 toegepast op regionaal openbaar vervoer met uitzondering van de regionale trein (bus tram en metro) en wordt met ingang van 2014 op basis van de 'Juniraming' van het Centraal Planbureau (CPB) berekend. De berekening bestaat uit 2 delen:

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

### 1) Prognose van de kostenontwikkeling van het regionaal openbaar vervoer

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

#### a) **Loonkosten:**

Hiervoor wordt de door het CPB gepubliceerde, voor het komende jaar (j) verwachte, ontwikkeling van de "Loonvoet Marktsector<sup>7</sup>" 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.

#### b) **Energiekosten:**

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

- I. 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.
- II. Voor de ontwikkelingen van de **elektriciteitsprijzen** worden 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.
- III. Voor de ontwikkelingen van de **aardgasprijzen** worden 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.

#### c) **Overige kosten:**

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.

<sup>6</sup> Bron: [https://www.dova.nu/sites/default/files/xmlsitemap/uitvoeringsregels\\_ltk\\_16\\_september\\_2021.pdf](https://www.dova.nu/sites/default/files/xmlsitemap/uitvoeringsregels_ltk_16_september_2021.pdf).

<sup>7</sup> Hiermee wordt bedoeld: loonvoet bedrijven (per uur).



### Wegingsfactoren

De weegfactoren worden elke drie jaar geactualiseerd op basis van de gemiddelde kostenstructuur van de vervoerbedrijven. Vervoerbedrijven 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.

### 2) Correctie van in voorgaande jaren gebruikte prognoses

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 (met uitzondering van de regionale trein) en wordt gelijk gesteld aan de Landelijke Tarieven Index [LTI].

### **Onvoorziene situatie**

Als er situaties aan de orde zijn waarbij de kostenontwikkeling bij vervoerbedrijven 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 vervoerbedrijven 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 de LTI.

Dat overleg moet binnen drie maanden nadat de maatregel is ingegaan worden aangevraagd.

## **Toepassen nieuwe wegingsfactoren LBI en LTI**

### Overgang van oude naar nieuwe wegingsfactoren

In het ROVB van 20 december 2018 is het besluit genomen om de overgang van oude naar nieuwe wegingsfactoren op dezelfde wijze in te vullen als bij de voorgaande herijkingsronde. Ofwel:

- De definitieve LBI's 2018 zijn bepaald met de huidige wegingsfactoren. Volgens de nieuwe LBI-methode wordt de correctie hiervan meegenomen in de LBI's 2019. De nieuwe wegingsfactoren worden gebruikt bij de correctie van de LBI's 2018 die in de LBI's 2019 tot uiting komt.
- Voorlopige en definitieve LBI's 2019 worden ook berekend met de nieuwe wegingsfactoren.
- De prognose voor LTI 2020 zijn met de huidige wegingsfactoren berekend. De definitieve berekening (eind juni) van de LTI 2020 geschiedt met de nieuwe wegingsfactoren.

Indien de wegingsfactoren niet (of niet op tijd) worden vastgesteld, dan worden de huidige wegingsfactoren gebruikt.