



Nota voor Gedeputeerde Staten

Mobiliteit

Onderwerp	Tussentijdse aanvraag Arriva: invoering nieuwe reisproducten
Documentnummer	DOC-00664697
Datum	2 juli 2024

0. **Samenvatting**

De in het openbaar vervoer in Nederland in gebruik zijnde OV-chipkaart wordt in de komende periode uitgefaseerd en volgens de huidige planning per eind 2025 definitief beëindigd. Reden voor de uitfasering van de OV-chipkaart is dat de Mifare-chip die in de chipkaart wordt gebruikt aan het einde van haar technische levensduur is en vanaf 2026 niet meer technisch wordt ondersteund. Het is van belang het nieuwe betaalsysteem (OVpay) tijdig als alternatief te introduceren om reizigers de tijd te geven om aan het nieuwe systeem te wennen. De invoering van OVpay is al gestart in 2023 met het mogelijk maken van het in- en uitchecken met je betaalspas of creditcard. Nu komt de fase waarin ook de reisproducten omgezet moeten worden naar het nieuwe systeem. Door OVpay worden nieuwe soorten reisproducten mogelijk, maar worden ook sommige van de bestaande producten niet meer ondersteund.

Arriva heeft daarom een verzoek ingediend om in de loop van de tweede helft 2024 nieuwe reisproducten te introduceren. Deze reisproducten komen bovenop de bestaande producten. Aan de bestaande reisproducten en tarieven, die door uw college voor 2024 zijn vastgesteld, wijzigt niets. Omdat de oude reisproducten voorlopig blijven bestaan en er niets wijzigt aan bestaande tarieven, zijn de effecten voor de reiziger in 2024 alleen positief.

Vanaf begin 2025 begint de uitfasering van bestaande producten. Vanaf dan kunnen de effecten voor individuele reizigers wel nadelig zijn. Landelijk is afgesproken dat het omzetten van de OV-chipkaart-proposities naar de OVpay-proposities gemiddeld gezien voor reizigers en vervoerders opbrengstneutraal dient te verlopen. Dat wil zeggen dat noch vervoerders noch de reizigers (als geheel) erop voor- of achteruit gaan.

De invoering van de nieuwe producten met bijbehorende prijzen conform het voorstel van Arriva zal niet opbrengstneutraal zijn. Om de opbrengstneutraliteit te herstellen zijn vanaf begin 2025 maatregelen nodig. Dit kan een hogere financiële bijdrage van de Provincie zijn of een verhoging van het kilometertarief (of een combinatie van beiden).

Dit maakt geen onderdeel uit van het nu voorliggende voorstel, maar zal bij de reguliere tariefaanvraag voor 2025 een rol spelen.

1. **Beoogd resultaat (output/outcome)**

Het introduceren van nieuwe reisproducten in het Limburgse openbaar vervoer vanaf de tweede helft van 2024. Dit dient een gefaseerde overgang van de OV-chipkaart naar het nieuwe betaalsysteem OVpay.

2. **Toelichting**

Arriva heeft een tussentijdse aanvraag ingediend voor het invoeren van nieuwe reisproducten in het regionale openbaar vervoer in Limburg. Deze reisproducten komen bovenop de bestaande producten. Aan de bestaande reisproducten en tarieven, die door uw college voor 2024 zijn



vastgesteld, wijzigt niets. De Concessie staat het invoeren van nieuwe reisproducten door de concessiehouder toe, mits uw college deze voor invoering heeft vastgesteld.

Aanleiding

De manier van betalen in het Openbaar Vervoer (OV) in Nederland is aan het veranderen. Het huidige betaalsysteem achter de OV-chipkaart (Mifare) nadert het einde van zijn technische levenscyclus en wordt vervangen door een systeem op basis van de internationale betaalstandaard EMV (Europay, Mastercard, Visa). Dit nieuwe systeem maakt het mogelijk om in- en uit te checken met een betaalpas, creditcard of smartphone. Daarnaast blijft het mogelijk om met een OV-reispas (vergelijkbaar met de huidige OV-chipkaart) te reizen. Sinds Q1 2023 kan in het OV in Limburg in- en uitgecheckt worden met de betaalpas of creditcard. De opvolger van de OV-chipkaart wordt naar verwachting in de tweede helft van 2024 uitgerold.

Door het nieuwe systeem worden ook nieuwe soorten reisproducten mogelijk. Zo wordt het mogelijk om de tarieven aan te passen aan het reisgedrag en reizigers bv. meer korting te geven naarmate ze meer zijn gaan reizen of een maximaal bedrag per dag of maand in te stellen (waarna gratis gereisd kan worden). Aan de andere kant worden sommige bestaande reisproducten door het nieuwe systeem niet meer ondersteund of worden overbodig. Voor reizigers is het bv. niet meer nodig een ritkaart in de bus te kopen, omdat ze ook zonder in het bezit te zijn van een OV-chipkaart (of diens opvolger de OV-reispas) kunnen reizen op km-tarief door met hun bankpas of creditcard in- en uit te checken. De huidige sterabonnementen, die gebaseerd zijn op zones, zullen in de toekomst niet meer ondersteund worden.

Nieuwe reisproducten

Om van de nieuwe mogelijkheden gebruik te maken stelt Arriva voor 5 nieuwe reisproducten te introduceren. Uitgangspunt van alle producten is dat deze multimodaal zijn. Dit betekent dat ze zowel voor bus als ook trein geldig zijn. Ook vervalt de middagspits in de trein en blijft dus in de toekomst zowel voor bus als ook trein alleen de ochtendspits (06:30-09:00) bestaan.

Alle voorgestelde producten vallen binnen de in het Landelijke Tarievenkader (LTK) vastgestelde productfamilies. Voor alle producten geldt in principe dat deze aangezet moeten worden in de Mijn Arriva omgeving. Een uitzondering geldt alleen voor de kinderen; hier is met Arriva afgesproken dat deze ook zonder in bezit te zijn van een OV-reispas gratis mogen reizen.

De voorgestelde producten zijn:

Product	Doelgroep	Prijs product	Benefit product	Drager
Kids Vrij	Kinderen t/m 11 jaar	EUR 0,-	Kinderen reizen gratis	OV-reispas
Voordeel jeugd	Jeugd 12 t/m 18 jaar	EUR 0,-	Oplopende korting vanaf EUR 10,00 reiskosten per maand; maximaal bedrag per maand EUR 50,00	OV-reispas of betaalpas/ creditcard*



Dal Korting	Alle reizigers	EUR 10,- per maand	40% korting in de daluren	OV-reispas of betaalpas/creditcard
Max Dal Dag	Incidentele reizigers	EUR 0,-	Betaal maximaal EUR 15,00 per dag	OV-reispas of betaalpas/creditcard
Voordeel	Frequente reizigers	EUR 0,-	Oplopende korting vanaf EUR 40,00 reiskosten per maand; maximaal bedrag per maand EUR 250,00	OV-reispas of betaalpas/creditcard*

*bij gebruik van de betaalpas wordt na bereiken van het maximale bedrag 1 cent per dag waarop met het OV gereisd wordt, afgeschreven. Dit is een eis van de banken, omdat ze geen gebruik van de betaalpas zonder afschrijving toestaan.

Arriva noemt in haar voorstel geen concrete datum voor de invoering van de producten. Deze zullen geïntroduceerd worden, zodra dit technisch mogelijk is. Een nieuw product kan pas ingevoerd worden als deze door het landelijke back-office ondersteund wordt. De inrichting van het nieuwe landelijke back-office ligt bij Translink en daarmee buiten de directe invloed van Arriva of de Provincie Limburg. Met de wissel naar OVpay moet er voor alle concessies in Nederland een groot aantal reisproducten geregeld worden. Dit kost tijd en er is niet precies te voorspellen wanneer een bepaald product geprogrammeerd is. De Provincie wordt ambtelijk geïnformeerd zodra een nieuw product ingevoerd kan worden.

Aan bestaande reisproducten wijzigt (voorlopig) niets. De uitfasering van de oude Arriva producten vindt pas in de loop van 2025 plaats. Producten van de NS (die ook geldig zijn in de regionale treinen) of internationale tickets, die volgens afspraken ook geldig zijn bij Arriva vallen buiten de scope van de regionale productenpalet en daarmee ook van dit vaststellingsverzoek.

Concessiebepalingen tarieven

Artikel C.4.20 van het Programma van Eisen van de Concessie bepaalt dat Arriva vrij is om naast het LTK eigen regionale reisproducten en tarieven aan te bieden. Voor het opstap- en kilometer-tarief geldt deze vrijheid niet; de hoogte hiervan is in het Programma van Eisen vastgesteld en mag, los van de jaarlijkse indexatie, zonder toestemming van de Provincie niet aangepast worden. Alle reisproducten en tarieven moeten door de Provincie vastgesteld worden.

Noodzaak tussentijdse aanpassing

Normaal gesproken worden reisproducten en tarieven maar 1 keer per jaar gewijzigd (aan het begin van een kalenderjaar). Artikel C.4.43 van het Programma van Eisen van de Concessie stelt dat er gedurende het jaar geen wijzigingen plaats vinden, tenzij de Concessiehouder kan aantonen dat hij deze wijziging niet had kunnen voorzien. Indien de noodzaak bestaat om tussentijdse wijziging van reisproducten en de daarbij behorende voorwaarden door te voeren, dient de noodzaak hiervoor te worden onderbouwd in de aanvraag.

De overstap van de OV-chipkaart naar OVpay is een fundamentele verandering van het betalen in het openbaar vervoer, vergelijkbaar met de overstap van de strippenkaart naar de OV-chipkaart in 2007. De techniek achter de OV-chipkaart (Mifare) wordt in zijn geheel vervangen door OVpay



(EMV). Dit betekent ook dat alle reisproducten opnieuw geprogrammeerd moeten worden om van het nieuwe systeem ondersteund te worden.

Grote technische veranderingen bergen altijd het risico op technische problemen als deze voor het eerst ingevoerd en beproefd worden. Elke invoering van een nieuw product is een technische uitdaging en vraagt ook om capaciteit om de invoering te monitoren en te reageren op mogelijke problemen. Het is daarom raadzaam om de nieuwe producten gefaseerd in te voeren en niet alle tegelijk. Op deze manier kunnen potentiële problemen sneller opgelost worden.

Aangezien de huidige technologie volgens de actuele planning op 31-12-2025 uitgezet gaat worden, is het niet aan te raden om tot begin 2025 met de gefaseerde invoering te wachten. De migratie van reizigers heeft tijd nodig, waardoor het in het interesse van de reiziger is, zo vroeg mogelijk met de gefaseerde invoering te starten.

Het is nodig om het besluit over de nieuwe producten nu te nemen, omdat het landelijke programma OVpay (die het landelijke back-office tijdens de transitieperiode aansturen) een doorlooptijd nodig heeft, om de nieuwe producten te programmeren. Dit moet immers voor alle concessies in Nederland gedaan worden. Vandaar komt een tariefbesluit in september te laat om de nieuwe producten begin januari in te voeren.

Effecten voor de reizigers

Omdat de oude reisproducten voorlopig blijven bestaan en er niets wijzigt aan bestaande tarieven, zijn de effecten voor de reiziger in 2024 alleen positief. Reizigers voor wie de nieuwe producten voordeliger zijn, kunnen deze alvast aanschaffen; wie beter uit is met de bestaande producten, kan deze gewoon blijven gebruiken. De uitfasering van bestaande producten, die in de toekomst niet meer ondersteund worden, begint pas in 2025.

Advies reizigersoverleg Limburg

Voordat Arriva een verzoek tot tariefwijziging doet is Arriva op grond van de concessiebepalingen verplicht advies in te winnen bij het Reizigersoverleg Limburg (ROL).

Het ROL adviseert positief, maar geeft ook een aantal aandachtspunten en zorgen mee. Het grootste gedeelte van deze aandachtspunten betreft de invoering van de nieuwe techniek en mogelijke problemen hiermee. Deze aspecten dienen geadresseerd te worden bij het landelijke programma OVpay en liggen buiten de sfeer van invloed van Arriva of de Provincie Limburg. Verder wordt het informeren van reizigers (inclusief buitenlandse reizigers) benoemd. Dit is een belangrijk aandachtspunt en we zullen Arriva in de loop van de transitie hierop blijven attenderen. Verder merkt het ROL op dat het geplande product Max Dal Dag duurder is dan het bestaande product Dal Dagkaart. Dit is correct. Bij het geplande product Max Dal Dag dient echter niet van tevoren betaald te worden, waardoor reizigers geen risico lopen meer te betalen, dan ze eigenlijk gebruiken. Bovendien is dit product ook geldig in de trein en biedt daarmee aantrekkelijkere reismogelijkheden. Verder benoemt het ROL ook een mogelijke toekomstige verhoging van het km-tarief en stelt dat ze negatief tegenover een verhoging van het km-tarief staan. In de nu voorliggende tariefaanvraag wordt echter geen verhoging van het km-tarief voorgesteld.

Financiële aspecten

Uitgangspunt van de introductie van OVpay en daarmee samenhangend het nieuwe productenpalet is opbrengstneutraliteit, dat wil zeggen dat noch vervoerders noch de reizigers (als geheel) erop voor- of achteruit gaan. Dit uitgangspunt is landelijk in het bestuurlijk overleg Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (BO NOVB) meerdere keren benoemd (bv. 13 mei 2020).



De invoering van de nieuwe producten met bijbehorende prijzen conform het voorstel van Arriva zal niet opbrengstneutraal zijn.

Door het wegvallen van met name de wagenverkoop (kaartverkoop in de bus) ontstaat er inkomstenderving voor Arriva. Dit komt doordat ritkaarten (en in mindere mate dagkaarten) voor de reiziger doorgaans duurder zijn dan het reizen op km-tarief. Daarnaast leidt ook de invoering van aantrekkelijke producten voor bepaalde doelgroepen (bv. gratis kinderen, voordeelproduct voor de jeugd) tot lagere inkomsten binnen deze doelgroepen. Dat sommige andere reizigers met de nieuwe producten meer zullen gaan betalen dan nu, kan deze derving niet compenseren.

Tijdens de gefaseerde invoering van de nieuwe producten in de tweede helft van 2024 is deze derving voor risico van Arriva.

Om de opbrengstneutraliteit te herstellen zijn vanaf begin 2025 maatregelen nodig. Dit kan een hogere financiële bijdrage van de Provincie zijn of een verhoging van het kilometertarief (of een combinatie van beiden). De financiële gesprekken over de precieze hoogte van de te verwachten omzetsderving en de te nemen maatregelen zijn op dit moment nog gaande. Bij de reguliere tariefaanvraag in september 2024 dient een besluit genomen te worden over het wel of niet verhogen van het kilometertarief.

3. Bestuurlijke aandachtspunten

- De nu voorgestelde invoering heeft in 2024 voor de reiziger alleen positieve effecten, omdat alle huidige producten voorlopig behouden blijven. Een transitie naar een nieuw productenpalet zal voor een deel van de reizigers uiteindelijk wel betekenen, dat ze in de toekomst meer gaan betalen dan nu. Andere reizigers zullen met de nieuwe producten juist goedkoper uit zijn. Dit speelt pas vanaf 2025, wanneer bestaande producten uitgefaseerd gaan worden.
- Het nieuwe productenpalet zoals nu voorgesteld is niet opbrengstneutraal t.o.v. het huidige productenpalet. Vanaf 2025 is of een verhoging van het km-tarief of een extra financiële bijdrage van de Provincie noodzakelijk. De extra financiële bijdrage zou (na instemming van PS) met een deel van de resterende Bikker-middelen gedekt kunnen worden. De financiële onderhandelingen met Arriva zijn echter nog niet afgerond en de eventuele dekking van het nieuwe productenpalet maakt geen onderdeel uit van voorliggend voorstel. Mocht er geen overeenkomst bereikt worden met Arriva, bestaat het risico dat de ingevoerde producten in prijs aangepast of helemaal weer afgeschaft moeten worden.

4. Lobby - aspecten

n.v.t.

5. Relatie met Programmabegroting

Dit onderwerp valt onder begrotingsprogramma 7. Een bereikbaar en toegankelijk Limburg product 7.2.2. Openbaar Vervoer

6. Juridische aspecten

Het college van Gedeputeerde Staten is bevoegd om de regionale tarieven in het openbaar vervoer (zowel bus als trein) vast te stellen. Om het tarief vast te kunnen stellen, moet voorafgaand door Arriva aan het ROL een officieel advies worden gevraagd. In de bijlage is het advies van het ROL opgenomen.



Normaal gesproken worden reisproducten en tarieven maar 1 keer per jaar gewijzigd (aan het begin van een kalenderjaar). Artikel C.4.43 van het Programma van Eisen van de Concessie stelt dat er gedurende het jaar geen wijzigingen plaats vinden, tenzij de Concessiehouder kan aantonen dat hij deze wijziging niet had kunnen voorzien. Indien de noodzaak bestaat om tussentijdse wijziging van reisproducten en de daarbij behorende voorwaarden door te voeren, dient de noodzaak hiervoor te worden onderbouwd in de aanvraag.

Overeenkomstig het mandaat dat Gedeputeerde Staten van Gelderland aan uw college hebben verleend voor uitvoering van de Concessie Openbaar Vervoer Limburg 2016-2031 (Provinciaal Blad Gelderland, 24 december 2018, nr. 9736), heeft de provincie Gelderland ambtelijk ingestemd met de tariefaanpassing, voor zover deze de trein (Maaslijn) betreffen.

7. Inkoop- en aanbestedingsaspecten

n.v.t.

8. Financiële en cofinancieringsaspecten

Afhankelijk van de afspraken, die met Arriva gemaakt worden over het km-tarief en de financiering van het nieuwe productenpalet, kan vanaf 2025 een extra financiële bijdrage van de Provincie nodig zijn. Deze zou (na instemming van PS) met een deel van de resterende Bikker-middelen gedekt kunnen worden.

9. Relatie met aanpak coronacrisis

n.v.t.

10. Arbeidsmarktbeleid

n.v.t.

11. Effecten op CO₂ en stikstof emissies (effecten op klimaat en biodiversiteit/beschermde natuur)

n.v.t.

12. Digitalisering & data governance

n.v.t.

13. Formatieve aspecten

n.v.t.

14. Samenwerking/afstemming andere clusters

n.v.t.

15. Voorstel

1. Instemmen met het invoeren van de nieuwe reisproducten met bijhorende tarieven in het regionaal openbaar vervoer in de tweede helft van 2024 conform het voorstel van Arriva.
2. Arriva informeren over het besluit van Gedeputeerde Staten tot vaststelling van het tariefvoorstel middels bijgaande brief.



3. Instemmen met het verzenden van de bijgevoegde mededeling portefeuillehouder om Provinciale Staten te informeren over de vastgestelde reisproducten met bijhorende tarieven.