

# Indexen voor Dummy's

## Achtergrondinformatie

### Inleiding

Deze uitgave van het Tarievenbureau biedt houvast bij indexeringsvraagstukken die zich in de ov-sector voordoen. Er is informatie opgenomen over de berekening en toepassing van de verschillende relevante indexen. Er zijn ook overwegingen genoemd die bij veranderingen in de toepassing van belang kunnen zijn. Reacties op dit document zijn welkom. Afhankelijk van het gebruik en de wensen kunnen updates worden gemaakt. Het beheer van het document is inmiddels overgenomen door DOVA.

In deze uitgave onderscheiden we 4 indexen:

1. BDU index
2. De tarieven indexen LTI, NVB, NS en SOV
3. De kostenindex LBI en de
4. Taxi index

### Inhoudsopgave

INLEIDING .....	1
WAT IS EEN INDEX .....	2
BDU INDEX .....	3
LTI INDEX .....	4
NVB INDEX.....	7
NS TARIEVEN INDEX.....	8
SOV INDEX.....	9
LBI INDEX .....	10
TAXI INDEX.....	12
OVERZICHT VAN INDEXEN: .....	13

## Wat is een index

Een index is een verhoudingsgetal, dat aangeeft in welke mate een bepaalde hoeveelheid (grootheid) is veranderd, meestal ten opzichte van een voorgaande periode. Indexen worden uitgedrukt als **percentage** of als **indexgetal**.

Voorbeeld. Een index van 3,89% betekent dat de tarieven in 2013 t.o.v. 2012 zijn gestegen. Ofwel  $\text{tarief 2013} / \text{tarief 2012} = 1,0389$ .

Er worden ook indexcijfers gebruikt. Deze drukken de verandering uit t.o.v. een basisjaar dat dan per definitie 100 is.

Voorbeeld. Een indexgetal van 103,89 betekent dat bijvoorbeeld de tarieven in 2013 t.o.v. het basisjaar (bijvoorbeeld 2012) zijn gestegen met een factor  $103,89/100$ . Ofwel met 3,89%

## Gebruik van indexen over meer jaren

Bij de vergelijking over meer jaren moeten we even oppassen. Je kunt de percentages van verschillende periodes niet zomaar optellen.

Voorbeeld. Drie achtereenvolgende jaarlijkse tariefstijgingen van 0,9%, 4,9% en 3,8% resulteren niet in een overall tariefstijging van  $0,9 + 4,9 + 3,8 = 9,6\%$ . De juiste berekening is  $1,009 \times 1,049 \times 1,038 = 1,0987$ . De stijging over drie jaar is dus 9,87%

Zie je in een tabel twee indexgetallen t.o.v. een basisjaar dan moet je voor de stijging tussen beide de indexen op elkaar delen.

Voorbeeld. Een indexgetal van 104 in 2013 en een indexgetal van 102 in 2012 resulteren in een tariefstijging van  $104/102 - 1 = 1,96\%$

## BDU index

### Huidige situatie

De BDU (Brede Doeluitkering<sup>1</sup>) index wordt gehanteerd bij de overheidsbijdrage vanuit het ministerie aan de provincies en stadsregio's. Hiermee worden o.a. de bijdragen voor de exploitatie van het ov en de gesubsidieerde infrastructuur-investeringen mee betaald. De bedragen voor de beschikkingen (december in het voorafgaande jaar) worden geïndexeerd met de BDU index. De BDU index is onderdeel van de rijksbegroting en wordt jaarlijks berekend op basis van een indexeringsmethode die voor de helft bestaat uit een kostenindex (IMOC<sup>2</sup> (25%) en IBOI<sup>3</sup> (25%)) en voor de andere helft is opgebouwd uit verschillende loonindexen van overheidspersoneel (looncodes 935 (20%), 612 (20%) en 905 (10%)).

Deze BDU index is geen afspraak tussen het rijk en decentrale overheden, maar is een indexmethode van de Rijksoverheid zelf.

Deze indexering staat los van de oorspronkelijke jaarlijkse groei van de BDU met 2,1%. Deze is in twee opeenvolgende kabinetsformaties terug gebracht naar eerst 1,1% maar is inmiddels nihil.

### 2005 t/m 2014

De verdeelsleutel van de BDU over overheden is min of meer vast (en is deels bepaald o.b.v. structuurkenmerken en deels o.b.v. overeengekomen verhoudingen vanuit het verleden). De begroting met daarin de BDU voor het jaar t wordt in de Miljoenennota op Prinsjesdag van het jaar t-1 gepresenteerd. De begroting is dan nog op prijspeil van het jaar t-1. De BDU voor het jaar t wordt beschikt in december van het jaar t-1. Op dat moment is er nog geen kennis over wat het kabinet medio jaar t gaat beslissen over de index. Het ministerie van IenM loopt dus en zeker risico dat zij minder ontvangen dan (het totaal van) de in de beschikking toegekende bedragen aan decentrale overheden. Om te voorkomen dat de decentrale overheden in het uitvoeringsjaar t geen index krijgen wordt een forfaitaire index toegepast (zie voor de berekening hierboven), maar onder aftrek van 0,2% punt ter beperking van het risico. Dit systeem wordt toegepast sinds het ontstaan van de BDU in 2005. Omdat het kabinet de laatste jaren om budgettaire redenen de index lager heeft vastgesteld (dan nodig voor de toegezegde BDU bijdragen) heeft IenM het verschil uit eigen begroting moeten dekken. IenM heeft daarom de indexering per 2014 losgelaten en volgt alleen nog door het Ministerie van Financiën toegekende index (in 2014 is dit 0,196%).

### Vanaf 2015

Door de opheffing van de stadsregio's per 1 januari 2015 is de bekostiging van het ov aangepast. Voor de provincies geschiedt de financiering uit het provinciefonds lopen. De indexering van dit fonds volgt op dit moment de normeringsystematiek, waarbij de ontwikkeling één op één is gekoppeld aan de ontwikkeling van de uitgaven van het Rijk (trap op, trap af).

De twee vervoerregio's (Amsterdam en MRDH) behouden hun rechtstreekse BDU bijdrage.

---

<sup>1</sup> De BDU is in 2005 ontstaan uit de samenvoeging van de Gebundelde Doeluitkering (GDU) en de OV-bijdrage. De BDU index is daarmee opgebouwd uit indices voor GDU (met een groot materialen- en een klein loon-aandeel) en de OV-index (65% looncomponent en 35% IMOC-component).

<sup>2</sup> IMOC = Index Materiële Overheidsconsumptie

<sup>3</sup> IBOI = Index Bruto Overheidsinvesteringen

## LTI index

### Algemeen

Met de Landelijke Tarievenindex (LTI) worden de tarieven in het stad en streekvervoer geïndexeerd. De methode is opgenomen in bijlage 1c van het Landelijk Tarieven Kader (LTK) en wordt met ingang van 2012 toegepast.

De LTK reisproducten worden hiermee geïndexeerd. De overige regionale tarieven volgen deze index over het algemeen, maar het staat een regionale overheid vrij om aanvullend beleid hierop te voeren.

### Methode

De berekening bestaat uit 3 elementen:

1. Prognose van de kostenontwikkeling van het regionaal openbaar vervoer. Deze is opgebouwd uit 5 elementen:
  - a. Loonkosten:  
Hiervoor wordt de door het CPB gepubliceerde verwachte ontwikkeling voor het komende jaar (tariefjaar j) van de loonkosten per gewerkt uur<sup>4</sup> voor de marktsector<sup>5</sup> gehanteerd. Onder deze post worden alle kosten geschaard die een relatie hebben met de loonkosten van het personeel.
  - b. Diesel:  
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 (juli (j-2) tot en met juni (j-1)) ten opzichte van de gemiddelde prijs van de twaalf maanden daarvoor. Juni cijfer is geschat.
  - c. Gas:  
Voor de ontwikkeling van de gasprijzen worden CBS cijfers gebruikt (CBS code 045200). CBS publiceert deze cijfers maandelijks. De berekening is gebaseerd op de ontwikkeling van de gemiddelde prijs van de afgelopen twaalf maanden (juli (j-2) tot en met juni (j-1)) ten opzichte van de gemiddelde prijs van de twaalf maanden daarvoor. Juni cijfer is geschat.
  - d. Elektriciteit:  
Voor de ontwikkeling van de elektriciteitsprijzen worden CBS cijfers gebruikt (code 045100). De berekening is gebaseerd op de ontwikkeling van de gemiddelde prijs van de afgelopen twaalf maanden (juli (j-2) tot en met juni (j-1)) ten opzichte van de gemiddelde prijs van de twaalf maanden daarvoor. Juni cijfer is geschat.
  - e. Overige kosten:  
Voor de berekening wordt de door het CPB gepubliceerde verwachte ontwikkeling van de Consumentenprijsindex (CPI) voor komende jaar (j) gehanteerd (t.o.v. j-1).
  - f. Weegfactoren:  
De weegfactoren worden eens per drie jaar herijkt. Dit geschiedt middels een onafhankelijk onderzoek (ic. door Panteia/NEA). Dit leidt tot een volgend overzicht:

Component	Gewicht 2012-2013	Gewicht 2014-2016	Gewicht v.a.2017
Loonontwikkeling	62,60%	62,80%	62,35%
Dieselprijzen	8,2%	0,78 x 9,69%	0,76 x 7,80%
Aardgas		0,14 x 9,69%	0,14 x 7,80%
Elektriciteitsprijzen	1,6%	0,08 x 9,69%	0,10 x 7,80%
CPI	27,60%	27,51%	29,85%

<sup>4</sup> T/m 2015 hanteerde het Cpb een loonvoet per arbeidsjaar. De overgang is toegelicht in een achtergronddocument (Arbeidsvolume in gewerkte uren, 21 maart 2016).

<sup>5</sup> Alle bedrijven minus overheid, zorg en onderwijs.

2. Correctie van in voorgaande jaren gebruikte prognoses. Dat geldt dus voor de loonvoet en de CPI en de juniraming energie.
  - a. De eerste correctie vindt plaats voor de tariefberekening van 2014.
  - b. In de tariefberekening van 2013 is geen correctie toegepast, omdat de correctie over het tariefjaar 2011 al in het tarief van 2012 kon worden verwerkt (correctie voor de prognose van de loonvoet die in de laatste NVB index was gebruikt).
3. Aanpassing van de index door compensatie van verwachte vraaguitval. Indien de berekening uit de stappen 1 en 2 boven het verwachte inflatieniveau (ic. CPI) ligt, dan volgt een tariefopslag op grond van veronderstelde vraaguitval. De opslag voor vraaguitval is zodanig hoog dat de netto tariefsverhoging (dus mét aftrek van de veronderstelde vraaguitval) precies gelijke tred houdt met de kostenontwikkeling, zijnde de uitkomst van de stappen 1 en 2. De prijselasticiteit die hierbij wordt gehanteerd is gelijk aan -0,4. Dit is gebaseerd op het gemiddelde van de prijselasticiteiten die bij de NVB index werden gebruikt. (Zie ook het artikel 'Prijselasticiteit voor het gebruik van BTM' van Eric Kroes en Justin van Stuijvenberg.)

### **Overgangssituatie NVB index naar LTI (va. 2012)**

Bij de overgang van de NVB- naar de LTI-methode is er een gat ontstaan bij de energieprijns-indexatie. De laatste NVB-index (gemaakt in voorjaar 2010) hield rekening met energieprijzen van 2009 (t.o.v. 2008). In de LTI voor 2012 zijn de energieprijsstijgingen over de 12-maands periode van september 2010 t/m augustus 2011 gehanteerd. De prijsontwikkeling over de periode januari 2010 t/m augustus 2010 is dus in geen enkele indexering meegenomen.

Vervoerbedrijven en overheden zijn overeengekomen geen overgangsmaatregel te treffen.

### **Aanpassing n.a.v. discussie over de vraaguitval-component (m.i.v. 2014)**

Bij het vaststellen van de LTI 2012 is discussie ontstaan over de wenselijkheid van het berekenen van de - hierboven onder punt 3 genoemde - extra opslag voor verondersteld optredende vraaguitval. In de praktijk bleek die vraaguitval overigens nauwelijks aantoonbaar (mogelijk onder invloed van andere factoren). Het gevolg van het toepassen van de extra opslag vanwege de vraaguitval in de LTI is dat de tariefontwikkeling steeds hoger ligt dan de kostenontwikkeling (omdat deze doorgaans boven de CPI uitkomt). Overheden hebben deze extra opslag van de vraaguitval mede daarom als onwenselijk betiteld. Vervoerbedrijven zijn er evenwel door de toepassing van deze extra opslag van 'verzekerd' dat de opbrengsten uit de tarieven gelijke tred houden met de kostenontwikkeling in de sector. Na uitgebreide discussie is overeengekomen om:

1. m.i.v. het tariefjaar 2014 de extra opslag ter compensatie van de veronderstelde vraaguitval in gelijke stappen in vier jaar tijd af te bouwen. M.i.v. 2017 vindt er dus geen compensatie plaats;
2. in de lopende concessies opbrengstverantwoordelijke vervoerbedrijven te compenseren voor de gemiste tariefsverhogings-inkomsten.

De wijze van compenseren is een decentrale aangelegenheid. DOVA zal jaarlijks een percentage berekenen waarmee de omvang van de mogelijke compensatie kan worden berekend. De regionale overheid moet bepalen op welke opbrengst uit tarieven dat die index zal worden toegepast (die tarieven waar de vraaguitval aan de orde, dus in elk geval de LTK tarieven). Het door DOVA te leveren percentage is overigens lager dan de niet meer in de LTI meegenomen extra opslag (omdat er bij die opslag immers ook weer vraaguitval optreedt). Het gaat om het netto resultaat voor het vervoerbedrijf. De compensatie kan doorgaans pas achteraf bepaald worden als de opbrengst uit de verschillende (relevante) kaartgroepen bekend is.

De compensatie is in principe aan de orde zolang de concessie loopt. Het compensatiebedrag uit voorgaande jaren dient ook geïndexeerd te worden en wel met een index die gelijk is aan de kostenontwikkeling. Een 'lagere' LTI heeft immers een structureel (meerjarig) effect.

DOVA zal voor de compensatie de komende jaren dus twee extra indexen berekenen:

1. Index waarmee de compensatie kan worden berekend.
2. Index waarmee overeengekomen compensatie uit voorgaande jaren kan worden geïndexeerd.

### Vervroegen berekening (m.i.v. 2014)

Omdat de berekening van LTI in 2012 en 2013 was gebaseerd op cijfers uit de Macro Economische Verkenningen (MEV) van het CPB die in de tweede helft van september (Prinsjesdag) openbaar worden, bleek de tijd te krap voor de voorbereidingen van de overige regionale tarieven voor het komende tariefjaar. Daarom is besloten om ingaande 2014 de tariefberekening te vervroegen.

De LTI wordt dan (noodgedwongen) gebaseerd op:

1. Prognoses van de loonontwikkelingen CPI uit de tussentijdse juni-ramingen van het CPB.
2. Ontwikkeling van gerealiseerde energieprijzen over de periode juli (j-2) t/m juni (j-1) (t.o.v. de gelijke periode van een jaar eerder). Omdat de juni cijfers ten tijde van adviesaanvraag aan de consumenten (zie hieronder) niet definitief bekend is zal DOVA daarvoor een raming maken. Zo nodig zal in een voor een volgend tariefjaar en correctie worden meegenomen in de berekening.

### Aanpassing 2019

1. Ook corrigeren voor fouten in de loonvoet van twee jaar terug. In juni de loonvoet over het afgelopen jaar nog niet definitief. Er wordt standaard een correctie doorgevoerd, maar die correctie wordt zo nodig nog aangepast in een volgende LTI.
2. In de berekening de energieprijzen één maand naar achteren verschuiven. Nieuw de reeks juli t/m juni is bepalend maar juni t/mei. Er is dan ten tijde van de berekening van de LTI geen prognose nodig en achteraf (een jaar later) corrigeren is dan niet meer nodig.

### Planning

Tijdstip	Wat	Wie
Eind April	Prognose van LTI	DOVA
Mei	Voorstel beleidsmatige aanpassingen tarieven, behoudens normale indexering	DOVA
Mei en Juni	Ambtelijke bespreking en besluitvorming over beleidsmatige aanpassingen	DO's, vervoerbedrijven en ROVB
Medio-eind Juni	Definitieve berekening LTI + Adviesaanvraag voor landelijke werkgroep van Rocov's	DOVA
Begin Sept <sup>6</sup>	Advies door gezamenlijke rocov's	Rocov's
Medio september	Bespreking in ROVB	ROVB
Oktober	Definitieve vaststelling LTI (zo mogelijk door schriftelijke voorlegging)	Portefeuillehouders van besturen

<sup>6</sup> Formele reactietijd is 6 weken

## NVB index

T/m 2011 is door het rijk de NVB index gebruikt om de NVB-tarieven te indexeren. Deze methode lijkt op die van de LTI maar er zijn ook verschillen. Voor tarief jaar j:

1. In plaats van de CPI werd de IMOC gehanteerd en deze had betrekking op het (kalender-)jaar voorafgaand aan het jaar (j-1).
2. De looncomponent is identiek, maar had betrekking ook op het (kalender-)jaar voorafgaand aan het jaar (j-1).
3. De energie indexen hadden betrekking op het hele afgelopen jaar j-2 (t.o.v. j-3).
4. De weegfactoren waren:

Component	Gewicht
Loonontwikkeling	65%
IMOC	27,8%
Energie (5/6 diesel en 1/6 elektriciteit)	7,2%

Net als bij de LTI is gecorrigeerd voor in voorgaande jaren gebruikte prognoses. Ook werd er een opslag op de index toegepast in verband met verondersteld optredende vraaguitval indien de index boven de inflatie uitkwam. Daarbij zijn prijselasticiteiten van -0,5 voor strippenkaarten en -0,3 voor abonnementen gehanteerd.

## NS tarieven index

De vervoerconcessie voor het hoofdrailnet (concessie voor NS) loopt vanaf 1 januari 2015 (tot eind 2014) en bevat maximale tariefsverhoging voor de zogenaamde beschermde kaartsoorten (binnenlandse enkele reizen voltarief tweede klas, binnenlandse tweede klas jaar- en maandtrajectkaarten en; het NS-deel van de OV-jaarkaart tweede klas). Deze maximale tariefsverhogingen zijn gebaseerd op (verwachte) inflatiecijfers gepubliceerd door het CPB in september (MEV). Extra verhoging is toegestaan bij een stijging van de gebruiksvergoedingtarieven (dus niet a.g.v. meer treinkilometers) en (t/m 2017) voor het toepassen van het zogenaamde (achterwege laten van het) dubbelopstaptarief (bij overgang van NS op regionaal spoor en vice versa).



## SOV index

Het contract tussen OC&W en de vervoerbedrijven is een doorlopend contract met een opzegtermijn van twee jaar. In het contract is een indexering overeengekomen. De SOV index is opgebouwd uit drie componenten:

1. Loketprijs. Hiervoor worden de LTI-index en de NS prijsverhogingen van enkele reizen en retours gebruikt
2. Loonvoet marktsector (publicatie CPB)
3. IMOC

De weging van de componenten zijn voor de drie onderscheiden sectoren verschillend, namelijk:

1. Spoor: 50% loketprijs; 25% loonvoet; 25% IMOC.
2. Streek (VSS): 40% loketprijs; 39% loonvoet; 21% IMOC.
3. Stad (VSV): 30% loketprijs; 45,5% loonvoet, 24,5% IMOC.

Bovendien zijn met DUO maximale bandbreedtes voor de tariefaanpassingen afgesproken:

1. jaarlijks niet groter dan  $(CPI + 0,5) + 1,5$  %-punt en niet lager dan  $(CPI + 0,5) - 1,5$  %-punt
2. over een periode van vijf jaar niet groter dan  $CPI + 8$  %-punt en niet kleiner dan  $CPI - 8$  %-punt.

## LBI index

### Algemeen

In het NEA rapport “Methodiek voor het volgen van de kostenontwikkelingen in het openbaar vervoer Onderdeel: overheidsbijdrage uit oktober 2010” is de indexeringsmethode beschreven. Deze is later LBI (Landelijke Bijdrage-Index) genoemd. De doelstelling hiervan was o.a. één landelijke indexering te gaan gebruiken voor de periodieke aanpassing van de vergoedingen van alle concessie-overeenkomsten. In de index is onderscheid gemaakt naar verschillende technieken. T/m 2013 worden zijn de technieken bus diesel, bus aardgas, trein diesel en trein elektriciteit onderscheiden. Vanaf 2014 komen daar nog tram en metro bij. En in 2016 is de elektrische bus toegevoegd. Aan het onderzoek van 2010 hebben de streekvervoerbedrijven Connexxion, Arriva en Veolia meegedaan.

### Kostencategorieën

De LBI bestaat uit drie kostencategorieën

- 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 “Loonsom per arbeidsjaar marktsector” worden gevolgd (inclusief toename sociale lasten).
- b) Energiekosten: Deze post is onderverdeeld in Diesel, Aardgas en Elektriciteit.
  - a. 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. Aangezien een prognose van de toekomstige ontwikkeling van de brandstofprijzen erg lastig en arbitrair is, wordt bij de voorcalculatie deze prognose gebaseerd op het gewogen gemiddelde van de loonvoet marktsector en CPI (zie loonkosten en overige kosten).  
  
NB Voor het bepalen van de definitieve diesel index werd tot en met 2011 gebruik gemaakt van cijfers van Panteia/NEA, deze registreren dagelijks de dieselprijzen van twee grote oliemaatschappijen en bepalen op basis hiervan het jaarlijks gemiddelde. Dit was voor 2011 – 16,24%. Vanaf 2012 wordt gebruik gemaakt van CBS code 07222 (die later is aangeduid met de code 722210).
  - b. 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.
  - c. 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 gevolgd. In het verleden werd voor het volgen van de kostenontwikkeling in het OV de ontwikkeling van het IMOC gevolgd. Het verschil tussen de CPI en het IMOC is dat bij het IMOC vooral de kostenontwikkelingen worden gevolgd die bij de overheden plaatsvinden. Daar de OV bedrijven private bedrijven zijn ligt het volgen van de CPI het meest voor de hand. Daarnaast wordt hier meer uniformiteit verkregen, omdat bij het prognosticeren van alle drie de kostensoorten zoveel mogelijk het CPI wordt gevolgd.

De kostenaandelen worden om de drie jaar herijkt. Laatste onderzoek vond plaats in 2016 (over het jaar 2015) en zijn (dus) toegepast m.i.v. 2015.

### Vertragen berekening m.i.v. 2012

In de methode is uitgegaan van een prognose (in oktober van jaar j-1) en een realisatiecijfer (in april van het jaar j+1). In 2013 is overeengekomen de realisatie te baseren op de MEV die in september uitkomt. De reden is dat de looncomponent in april nog niet voldoende ‘stabiel’ is. Het CBS heeft te maken met

incidentele looncomponenten en pensioenafdrachten die aan het begin van het afgesloten jaar nog niet altijd bekend zijn. Het duurt ca 1½ jaar voordat de loonvoet definitief bekend is.

Er is besloten geen overgangsregeling te treffen, dus wordt het cijfer van 2011 niet herberekend.

### **Aanpassing per 2018**

Omdat de hoogte van de LBI te maken met de (slechte) voorspelbaarheid van CPI en vooral loonvoet en het late moment waarop de loonvoet pas definitief bekend is is een aanpassing in de berekenwijze van de LBI overeengekomen. M.i.v. de LBI van 2018 zijn er daarom aanpassingen doorgevoerd die vooral te maken hebben met het moment waarop de LBI wordt vastgesteld.

1. De LBI wordt in december van het lopende concessiejaar berekend o.b.v. de tussentijdse prognoses van het CBP voor de loonvoet marktsector en CPI. In de LBI worden dan tevens correcties opgenomen voor loonvoet en CPI voor de (op dat moment vast te stellen) ramingsfouten in de LBI van het voorgaande jaar (LBI 2017 is laatste LBI die op de oude wijze wordt vastgesteld).
2. Deze methodiek ook toe te passen voor de energie-indexen. De prognoses van de energie-indexen over de maand december worden intern gemaakt (vz/secr werkgroep Indexatie). NB Deze ramingsfouten hebben een beperkte impact.
3. Bij de start van nieuwe concessies worden de correcties die betrekking hebben op de periode t/m het jaar waarop het prijspeil van de offerte is gebaseerd niet meegenomen. Uitgangspunt is immers dat alleen de prijsmutaties ná dat jaar van invloed mogen zijn.
4. De verrekening op de bijdrage over het laatste concessiejaar kan plaatsvinden o.b.v. een berekening o.b.v. het CEP. Er wordt dan een correctie LBI gemaakt waarmee ramingen in de december (voorgaand jaar) wordt gecorrigeerd naar het inzicht op dat moment.

Prognoses van de LBI worden in september met ongewijzigde berekenwijze gehandhaafd.

## Taxi index

De taxi-index (in de volksmond NEA-index genoemd) wordt afgestemd en afgesproken in het Sociaal Fonds Taxi ([www.sociaalfondstaxi.nl](http://www.sociaalfondstaxi.nl)). Daarin zijn belanghebbende partijen in de taxi branche verenigd. Decentrale overheden die voor hun taxivervoer (o.a. regiotaxi) deze index willen volgen kunnen in principe daarin participeren.

De taxi-index bevat veel verschillende componenten, samen te vatten onder:

1. Vaste (capaciteits-)kosten rijdend materieel (o.a. afschrijving, rentekosten, apparatuur, verzekering, stalling), (gewicht ca. 14%)
2. Variabele (kilometer-)kosten rijdend materieel (o.a. brandstof, banden, onderhoud), (ca. 15%);
3. Personele kosten, (ca. 58%), volgens taxi cao.
4. Algemene kosten (overhead), (ca.13%).

Voor het ministerie is de taxi-index van belang voor het maximum tarief voor de straattaxi. Of de minister de index van het sociaal fonds volgt is aan de minister en is het resultaat van onderhandeling en politieke besluitvorming. T/m 2013 heeft de minister wel de taxi-index gevolgd.

Decentrale overheden kunnen de taxi-index hanteren voor de regio-taxi. Dat is hun eigen keuze. Het is dan te overwegen een stem te hebben in het Sociaal Fonds Taxi. In principe bestaat daartoe de mogelijkheid. Een decentrale overheid kan ook een andere index hanteren bij de aanbestedingen bijvoorbeeld de LBI onderdeel bus -diesel. Deze laatste is qua samenstelling stabiel en overheden hebben daar ook meer grip op.

Een taxi index die is gebaseerd op de eigen cao levert weinig prikkel om de index laag te houden. Een bewuste keuze voor het hanteren van deze taxi index is van belang. Mogelijk kan ook de LBI als basis worden genomen.

Het ministerie van IenM hanteert een indexering voor de maximumtarieven die hiervan afwijkt.

### **Uitzonderlijke situatie 2012 en 2013**

In de taxi-index is de looncomponent gebaseerd op de CAO Taxi. Enkele jaren geleden maakten werkgevers en werknemers in de cao-afspraken dat de lonen van chauffeurs stapsgewijs extra zouden stijgen. Zij vonden destijds de lonen te laag voor het verantwoordelijke werk van de chauffeur. Daarom is valt vooral voor de jaren 2012 en 2013 de taxi index relatief hoog uit.

### **Vanaf 2017**

Het Ministerie hanteert vanaf 2017 de LTI als index voor de maximumtarieven.

## Overzicht van indexen (in procenten):

Jaar	Regionale OV tarieven <sup>1)</sup>	NS	SOV trein	SOV streek	SOV stad	Taxi	LBI						CPI	Loonvoet markt- sector
							Bus diesel	Bus aardg as	Trein diesel	Trein elekt.	Metro	Tram		
1992	10,00	6,00											3,2	
1993	6,00	6,00											2,6	
1994	4,00	6,00											2,7	
1995	2,00	2,90											2,	
1996	2,00	1,50											2,1	
1997	2,50	2,25											2,2	
1998	2,50	2,50											2,0	
1999	2,50	2,00											2,2	3,8
2000	2,00	2,00											2,6	5,3
2001	3,89	3,15				8,4							4,5	5,4
2002	4,22	-0,05	2,40	4,61	4,68	4,2							3,4	5,5
2003	5,50	4,90	4,07	4,10	4,10	5,0							2,1	4,4
2004	4,87	6,00	3,20	3,20	3,20	1,9							1,2	3,5
2005	2,60	3,25	2,90	1,92	1,81	2,3							1,7	1,4
2006	2,62	3,00	2,89	2,51	2,49	4,8							1,1	2,6
2007	1,60	1,25	1,87	1,99	2,06	2,4							1,6	3,3
2008	2,50	2,00	3,65	3,18	3,30	3,3							2,5	3,3
3 feb 2008		2,08												
2009	4,50	3,70	2,83	2,99	2,73	5,0							1,2	2,6
2010	4,30	1,60	1,61	2,76	2,51	0,1							1,3	0,5
2011	0,90	1,50	1,94	1,81	1,96	3,2	3,83	2,75	3,54	2,43			2,3	2,7
2012	4,90	2,55	2,29	3,54	3,32	5,8	2,52	2,33	2,81	2,28			2,5	2,5
2013	3,83	2,34	1,98	2,48	2,26	6,5	2,10	2,53	1,96 <sup>4)</sup>	2,58	2,65	2,61	2,5	1,7

Jaar	Regionale OV tarieven <sup>1)</sup>	NS	SOV trein	SOV streek	SOV stad	Taxi	LBI							CPI	Loonvoet markt- sector
							Bus diesel	Bus aardg as	Trein diesel	Trein elekt.	Metro	Tram	Bus elektr		
2014	1,28	3,38	2,29	1,40	1,43	2,8	1,33	1,41	0,99 <sup>1)</sup>	1,26	1,30	1,54		1,0	0,8
2015	1,14	1,98 <sup>2)</sup>	1,24	0,77	0,71	-0,2	-0,90	0,03	-1,09	0,39	0,29	0,32		0,6	-0,2
2016	1,20	2,09 <sup>3)</sup>	1,75	1,46	1,51	1,2	-0,30	0,55	-0,61	-0,12	-0,48	0,09	-0,05	0,3	0,6
2017	0,38	0,39	0,97	1,09	1,21	0,3	1,60	1,57	1,10	1,17	1,41	1,46	1,98	1,4	1,6
2018	1,13	1,22	1,97	2,03	2,18	2,0	2,68	2,65	2,05	2,13	2,44	2,51	2,51	1,6	2,9
2019															

*Cursieve waarden zijn prognoses*

<sup>1)</sup> NVB index t/m 2011, LTI v.a. 2012

<sup>2)</sup> Dit betreft Enkele reizen en retours Abonnementen e.d. zijn verhoogd met gemiddeld 2,15%

<sup>3)</sup> Dit betreft Enkele reizen en retours Abonnementen e.d. zijn verhoogd met gemiddeld 2,15%

<sup>4)</sup> Hierin is de kostenverhoging als gevolg van het vervallen van de accijnsvrijstelling per 1 januari 2013 niet geheel meegenomen. Als dit wel gebeurt komt de LBI uit op 4,49%.