

Den Haag, 26 maart 2020

Aan: Metropoolregio Rotterdam Den Haag t.a.v. Marc Rosier
Westersingel 12
3014 GN Rotterdam

CC: Bestuurscommissie en Adviescommissie Vervoersautoriteit

Betreft: Consultatie Tarievenkader OV

Geachte heer Rosier,

U heeft uitgebreid onderzoek gedaan naar tariefmaatregelen die de MRDH kan nemen om beter en toegankelijk OV mogelijk te maken. Wij waarderen dit onderzoek. Voor reizigersvereniging Rover staat voorop dat alle voorstellen moeten bijdragen aan verhoging van het aandeel duurzame mobiliteit (lopen, fiets en OV) in de mobiliteitsmix. Goed en beter OV wordt volgens ons ook mogelijk door over (kunstmatige) concessiegrenzen heen te kijken. Uit uw onderzoeken halen wij dat in ieder geval Kids Vrij moet worden ingevoerd. Tevens pleiten wij voor meer samenhang in de tarieven van bus, tram en metro en de tarieven van de trein in de metropoolregio.

Resultaten onderzoeken

Het OV toegankelijker maken voor wie het OV nog niet de eerste keuze is, kan via tarieven. Het makkelijker maken om te reizen met kinderen of van P&R-terreinen hoort daarbij. Daarom pleiten wij op grond van uw onderzoeken voor introductie van Kids Vrij en voor meer uniformiteit van ticketing bij P&R.

Vanuit het spoor weten we dat het promoten van de daluren een effectief middel is tegen spitsdrukke. Het zorgt ook voor meer reizigers die anders op een andere manier zouden reizen. Rover is daarom voorstander van het introduceren van dalkorting. Uit uw doorrekening blijkt echter dat de effecten in de metropoolregio beperkt zullen zijn. De laatste jaren zijn de OV-tarieven harder gestegen dan de kosten van de auto. Een verdere stijging gaat ten koste van de ambitie om meer mensen van het OV gebruik te laten maken. Dat terwijl het juist nodig is om meer reizigers in het OV te krijgen, ook in de spits. Van verhoging van de tarieven in de spits kan daarom geen sprake zijn.

In bijlage 1 bij deze brief gaan wij in op de overige resultaten van uw onderzoeken.

*Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.*

Toegankelijk OV vraagt tariefintegratie

Wij zijn overtuigd dat veel meer reizigers binnen de Metropoolregio voor het OV zullen kiezen als de tariefsystemen voor trein en bus/tram/metro beter op elkaar worden afgestemd. Zowel voor losse ritten als voor abonnementen.

In uw onderzoeken is alleen gekeken naar de tarieven voor saldoreizen met bus, tram en metro. Dat is een gemis. Voor de reiziger zijn concessie- of bestuursgrenzen niet relevant. We zien dat daar waar bijvoorbeeld trein en bus in handen zijn van dezelfde vervoerder er wel sprake is van tariefintegratie. Hierdoor stijgt de toegevoegde waarde van het OV in zijn totaal. Reizigers hebben nu te maken met hogere prijzen als zij multimodaal reizen. Daardoor is er sprake van een suboptimale oplossing en ontstaan inefficiënties. Oorzaken zijn onder andere het hoge minimumtarief bij NS en het dubbel betalen van het opstaptarief. Vaste reizigers kunnen daarnaast geen regionaal geïntegreerd abonnement kopen, zoals dat wel in bijvoorbeeld Utrecht bestaat.

In bijlage 2 laten wij u met enkele rekenvoorbeelden zien waar er in de metropoolregio betere samenhang in de tarieven mogelijk is. Wij pleiten niet voor harmonisatie van de kilometertarieven voor trein en bus/tram/metro, dat zou teveel ingrijpen in uw tariefbevoegdheid. De reiziger die gebruik wil maken van een combinatie van trein en tram/bus/metro wordt momenteel sterk benadeeld. Deze inefficiëntie wordt met betere tariefintegratie opgelost.

Voorstellen betere tariefintegratie

Bij deze brief sturen wij u een uitgebreide notitie met onze voorstellen (bijlage 3). Wij gaan graag met u en NS in gesprek om te zien hoe aanpassingen kunnen bijdragen aan een optimaal OV-gebruik in de Metropoolregio. Wij vragen u concreet om een OV-breed regioabonnement en het beter integreren van tarieven voor saldoreizen door het afschaffen van het dubbel basistarief bij overstappen tussen trein en bus/tram/metro en het verlagen van het minimumtarief van NS naar het tarief dat de metropoolregio hanteert.

Voor vragen over deze brief en de notitie kunt u contact opnemen met Arnold van der Heijden (voorzitter Rover Den Haag, 06-48185120) of Frank Visser (beleidsmedewerker Rover, 06-54654291, frank@rover.nl).

Met vriendelijke groet,

Arnold van der Heijden
Namens Rover Den Haag, Rover Zoetermeer en Rover Delft

Freek Bos
Directeur

Bijlage 1: Reactie Rover tarievenonderzoeken MRDH

Algemeen

U stelt dat er in 2019 ondanks de landelijke BTW verhoging sprake is van 3% groei van het OV gebruik en dat dit aantoont dat er van prijselasticiteit geen sprake is. Deze groei van 3% toont echter niet aan dat er geen sprake is van prijselasticiteit. Wij wijzen u erop dat de groei van het OV gebruik voor een belangrijk deel wordt veroorzaakt door de groei van het aantal woningen in de regio, de groei van de economie en de grote maatschappelijke aandacht voor het belang van duurzame mobiliteit. De groei van het OV-gebruik had aanzienlijk hoger kunnen zijn, als de prijs van het OV niet zo fors was verhoogd.

Rover is van mening dat (een combinatie van) lopen, fiets en het ov een duurzaam alternatief moet zijn voor de auto. In het kader van de doelen van bijvoorbeeld het klimaatakkoord is het noodzakelijk om het OV-gebruik nog verder te laten stijgen. In het tarievenbeleid moet hier rekening mee gehouden worden. De laatste jaren zijn de OV-tarieven harder gestegen dan de kosten van de auto. Een verdere stijging van de kosten voor het OV gaat in tegen de ambitie om meer mensen van het OV gebruik te laten maken.

In de factsheet "basisinformatie tarieven openbaar vervoer" geeft u aan dat de tarieven zijn opgebouwd op basis van kilometertarieven en het basistarief. Omdat reizigers in de metro grotere afstanden afleggen stelt u dat de metro per kilometer gemiddeld goedkoper is dan de bus en de tram. Wij maken bezwaar tegen deze vergelijking van metro en bus/tram tarieven. Het door u vastgestelde kilometertarief voor bus/tram en metro is immers gelijk. Doordat de metroreiziger langere afstanden reist is het effect van het opstaptarief op de totaalprijs inderdaad kleiner. Dat geldt echter ook voor langere busreizen of treinreizen of langere reizen waarbij zowel van metro als bus gebruik wordt gemaakt. Wij zien niet in waarom dit onrechtvaardig zou zijn.

Juist in de afstemming tussen de tariefsystemen van trein en bus/tram/metro zien wij nog veel verbetermogelijkheden bijvoorbeeld door bij een overstap nooit opnieuw het basistarief te rekenen. Zie hiervoor bijgevoegde notitie "Naar meer tariefsamenhang".

Hieronder geven wij onze zienswijze op de verschillende onderzochte tariefmaatregelen:

Dalkorting

Rover is voorstander van het introduceren van dalkorting. Dit kan extra reizigers lokken in de daluren en de capaciteit van het OV-aanbod wordt zo beter benut. Wij vinden het wenselijk dat de kortingsperiodes aansluiten bij de op het spoor geldende kortingsperiodes. Overstappen naar een andere vervoerder na het passeren van de grens tussen spits en dal mag bovendien niet leiden tot een ander kortingspercentage en ook niet tot het betalen van een dubbel opstaptarief.

Wij constateren dat in de modelmatig doorgerekende varianten het volume-effect en het spreidings-effect van de invoering van dalkorting in het MRDH gebied zeer beperkt is. De enige varianten die leiden tot een substantieel volume-effect zijn de varianten waarbij geen sprake is van een apart kortingsproduct. Deze varianten leiden echter ook tot een forse daling van de opbrengsten. Opbrengstneutraliteit is volgens het onderzoek te bereiken door de kilometertarieven te verhogen. In dat geval wordt ook een betere spreiding van reizigers bereikt. Dit leidt in onze ogen in de spits echter voor sommige reizigers tot onacceptabele tariefstijgingen. In de hyperspitsvarianten leidt het tot een daling van het OV-gebruik. Reizigers haken af, precies in de spits! Mogelijk kiest een deel voor de fiets, maar wij vrezen dat een deel weer voor de auto zal kiezen en dat dus het aandeel duurzame mobiliteit in de mobiliteitsmix daalt.

Wij zijn daarom van mening dat het aan de vervoerders is om meer reizigers in de daluren te lokken met kortingen, om zo de bezettingsgraad te verhogen. De MRDH moet echter geen toestemming geven voor hogere tarieven in de spits. Dan kost de maatregel reizigers en levert de maatregel geen bijdrage aan een groter aandeel van het OV in de mobiliteitsmix.

Plustarief

Met een plustarief wordt beoogd (extra) middelen te genereren als bekostiging voor nieuwe investeringen en/of uitbreiding van het voorzieningenniveau. Wij constateren dat in uw onderzoek niet wordt ingegaan op deze nieuwe investeringen. Er wordt puur een doorrekening gemaakt van de mogelijke extra inkomsten op basis van het bestaande netwerk.

Wij zijn van mening dat verbetering van het OV aanbod centraal moet staan en dat het tarief daarvan een afgeleide kan zijn. Wij stellen daarom een aantal randvoorwaarden aan een eventueel Plustarief. De opbrengst van een Plustarief moet allereerst direct worden gebruikt voor bekostiging van nieuwe infrastructuur op hetzelfde traject en leiden tot een substantiële verbetering van het OV-product. Dit plustarief mag pas geheven worden vanaf het moment dat de nieuwe infrastructuur is opgeleverd en deze maatregel moet beperkt zijn tot een periode van maximaal 5 jaar. Wij willen geen permanente toeslagen op het OV-tarief. Bovendien mag het plustarief niet leiden tot een daling van het aantal reizigers.

Gezien deze randvoorwaarden zijn de mogelijkheden voor een plustarief slechts zeer beperkt. Wij wijzen u er op dat er ook andere manieren van het bekostigen van nieuwe infraprojecten zijn die potentieel meer opleveren. Een mogelijkheid is een bijdrage uit de grondexploitatie van elke nieuwbouwwoning in het MRDH-gebied.

Het Plustarief beoogt om reizigers in de spits beter te spreiden. Veel reizigers hebben echter geen keuze vanwege de start van hun werktijd. Wij zijn van mening dat een werkgeversbenadering effectiever is dan een prijsprikkel voor werknemers. In de regio Nijmegen is de aanpassing van collegetijden een groot succes geweest. Wij pleiten voor een vergelijkbare aanpak in het MRDH gebied.

In het onderzoeksrapport wordt in beeld gebracht wat de mogelijkheden zijn om de reiziger via een plustarief meer te laten betalen voor hoogwaardig openbaar vervoer (modaliteitsdifferentiatie). Dit kan dan volgens het rapport gaan om de metro + tramlijn 3 en 4, eventueel uitgebreid met alle andere trams en/of enkele R-netbuslijnen. Wij merken op dat tramlijn 3 en 4 binnen Den Haag momenteel niet hoogwaardig zijn. De trams hebben een lage snelheid en zijn regelmatig overvol. Wij vinden dat voor zo'n product niet een hoger plustarief kan worden gevraagd. Bovendien zou zonder verbetering de reiziger meer gaan betalen, zonder meer te krijgen.

Een dergelijk plustarief leidt bovendien tot een daling van het aantal reizigers. In onze ogen is juist een verschuiving in de mobiliteitsmix noodzakelijk naar duurzame vormen van mobiliteit (lopen, fietsen en OV) met het oog op het klimaat, leefbaarheid en bereikbaarheid. Het plustarief invoeren op bestaande lijnen zonder dat daar een kwaliteitssprong tegenover staat draagt daar niet aan bij. Bovendien geldt voor veel verbindingen dat er geen alternatief is met ander openbaar vervoer.

U benoemt de mogelijkheid om het instaptarief te verhogen. Wij wijzen u er echter op dat deze nu onderdeel is van het LTK en wij geen aanleiding zien om het LTK te wijzigen en/of het instaptarief uit het LTK te halen. Het uniforme basistarief is van belang voor het berekenen van het tarief bij de overstap tussen twee vervoerders (voorkomen dubbel opstaptarief) en daarmee ook voor de transparantie van de tariefberekening voor de reiziger. Wij zijn daarom geen voorstander van het heffen van een plustarief door verhoging van het basistarief.

Harmonisatie

Wij zien een beperkt voordeel van harmonisatie van tarieven. Het voordeel is vooral dat in het middengebied prijsverschillen tussen verschillende lijnen op hetzelfde traject verdwijnen en dat de uniforme kilometerprijs beter gebruikt kan worden als marketinginstrument. Wij zijn geen voorstander van harmonisatie als het doel is om extra inkomsten te genereren. Dit gaat immers gepaard met een afname van het aantal reizigers. Zo levert scenario 1 weliswaar 5,9 mln euro op, maar dit gaat wel ten koste van 1,3% van het aantal reizen. Het is in onze ogen effectiever om extra inkomsten te genereren door het OV-netwerk zodanig te verbeteren dat de exploitatie efficiënter wordt. Kortere reistijden en hogere frequenties genereren extra reizigersgroei. Dan ontstaat ruimte om de OV-tarieven te harmoniseren op het huidige prijsniveau van Rotterdam en de tarieven in Den Haag te verlagen. Bovendien trekt deze verlaging weer extra reizigers en daarmee ook een (deel) van de bekostiging van de verlaging.

Gezinnen

Onze voorkeur heeft de introductie van een landelijk Kids Vrij product. Wij roepen u op hierop in te zetten in het NOVB. Hierdoor wordt het aanbod overzichtelijker en wordt het OV veel aantrekkelijker voor gezinnen. Zo raken kinderen gewend aan het gebruik van het openbaar vervoer.

Het is wenselijk dat Kids Vrij zo snel mogelijk wordt geïntroduceerd. Indien niet op korte termijn overeenstemming kan worden bereikt over landelijke introductie onderschrijven wij als tussenstap naar dit eindbeeld het voorstel om MRDH Kids Vrij te introduceren, die net als bij NS, altijd geldig is. Bij voorkeur gebeurt dit niet alleen in het MRDH gebied, maar in heel Zuid-Holland. Zo ontstaat er een krachtig aanbod dat in de hele provincie kan worden ingezet voor marketing van het openbaar vervoer.

Wij vinden voor alleenreizende kinderen het beschikbaar komen van scholierenabonnementen die ook geldig zijn op het spoor belangrijk. Wij zijn van mening dat voor jongeren t/m 18 jaar abonnementen beschikbaar moeten zijn voor al het OV tegen gereduceerd tarief. Voor deze doelgroep is een landelijke kinderdagkaart te duur als deze 7,50 zou kosten zoals het voorstel voor een OV Runner in het verleden was. Een MRDH Kinderdagkaart voor zelfstandig reizende kinderen is een goede aanvulling op Kids Vrij. Ook hier heeft een landelijk product (OV Runner) onze voorkeur. Wij denken hierbij wel aan een lagere prijs, vergelijkbaar met de huidige Railrunner.

Het onderzoeksrapport stelt in paragraaf 5.2 dat door de komst van Account Based Ticketing (ABT) de noodzaak tot een OV-chipkaart waarschijnlijk verdwijnt, waardoor de drempel van € 7,50 vaak verdwijnt. Wij juichen de komst van ABT toe gezien de voordelen hiervan. Wij wijzen er op dat kinderen meestal nog geen eigen bankpas hebben en jongere kinderen ook geen eigen telefoon. Juist voor deze doelgroep is de aanschafprijs van de OV-chipkaart relevant. Wij adviseren daarom het voorbeeld van GVB te volgen en alle kinderen gratis een persoonlijke OV-chipkaart aan te bieden. De kosten van het gratis verstrekken van de kaart kunnen worden beperkt door de geldigheid te verlengen.

P&R

Wij onderschrijven het belang van meer uniformiteit van de prijzen voor P&R locaties binnen de MRDH. Sommigen zijn gratis, bij gebruik van het OV, anderen niet. Wij vinden het van belang dat met de uniformering ook de marketing verbeterd. Zorg dat alle P&R locaties online en via bewegwijzering goed te vinden zijn en dat er altijd actueel inzicht is in het aantal nog beschikbare plekken. Er dient ook te worden geïnvesteerd in uitbreiding van de P&R capaciteit (bijvoorbeeld Den Haag Ypenburg) en in nieuwe P&R locaties (bijvoorbeeld Den Haag Forepark).

Tenslotte vinden wij het van belang dat de P&R terreinen niet alleen gericht zijn op de bereikbaarheid van de binnensteden, maar ook op de rest van het MRDH gebied. Wij pleiten er daarom voor dat combitickets voor parkeren en OV geldig zijn bij alle vervoerders. Zo kunnen reizigers bij P&R Hoornwijck nu alleen met korting een retourtje aanschaffen voor HTM tramlijn 1 en 15 naar het centrum van Den Haag. Deze retourtjes zijn echter niet geldig bij EBS en reizigers kunnen hiermee ook niet met tram 1 doorreizen naar Scheveningen.

Bijlage 2: Rekenvoorbeelden tariefintegratie

Dat betere afstemming van tariefsystemen nodig is blijkt uit de volgende voorbeelden uit de metropoolregio. De genoemde prijzen gelden per 1 januari 2020:

- Voor losse ritten op korte korte afstanden is de trein relatief duur. Dit komt door het hoge minimumtarief van NS. Een ritje van Delft naar Delft Campus kost met de bus € 1,47. Met de trein is dit € 2,40. Voor € 2,40 kunnen reizigers vanuit Delft ook reizen naar Den Haag HS. Deze reis is bijna vier keer zo lang, maar qua prijs maakt het geen verschil. Als de trein voor de reis Delft-Delft Campus en vergelijkbare reizen goedkoper zou worden wordt de trein voor korte afstanden aantrekkelijker.
- Gebruikt een reiziger een van de reis de tram en een deel van de reis de trein dan is deze reiziger aanzienlijk duurder uit dan wanneer hij dezelfde rit volledig per tram of volledig per trein aflegt. Zo kost een ritje van station Delft naar station Den Haag Laan van NOI met de trein of de tram tussen de € 2,80 en € 3,16 (afhankelijk van de gekozen route). Gebruikt een reiziger zowel de tram als de trein (met een overstap op Den Haag HS) dan kost dezelfde rit maar liefst € 4,79. Dit grote prijsverschil komt door de combinatie van het verplicht opnieuw betalen van het opstaptarief en het hoge minimumtarief van NS (zie hiervoor).
- Reizigers die de trein gebruiken in combinatie met tram/bus/metro zijn ook met een abonnement duur uit. Voor dezelfde reis van Delft naar Den Haag Laan van NOI kost een treinabonnement € 70 per maand en een bus/tram abonnement € 72,50. Een combinatie van abonnementen waarmee een deel van de reis met de tram en een deel met de trein kan worden gemaakt (met overstap op Den Haag HS) kost maar liefst € 132,40. Dit komt omdat er geen regionaal abonnement is dat geldig is in zowel de trein als in bus, tram en metro. In Utrecht is dit wel goed geregeld. Het U-OV Gemak Utrecht Regio abonnement is geldig in alle trams en treinen in en rond de stad en ook in bijna alle bussen. Dit afgekocht reisrecht kost maar € 96,80 per maand. Merk op dat hiermee in de hele regio gereisd kan worden en dus niet alleen op één specifiek traject zoals bij de treinabonnementen.