



Postadres:
Postbus 150
2670 AD Naaldwijk
Bezoekadres:
Stokdijkkade 2
2671 GW Naaldwijk
T 14 0174
F (0174) 673 600
E info@gemeentewestland.nl
I www.gemeentewestland.nl

Aan de raad van de gemeente Westland

UW BRIEF BCVa	UW KENMERK 6808	ZAAK-/PROJECTNR. AFDELING/TEAM Beleid/Mobiliteit en Ruimte	DOCUMENTNR. 20-0130505 DOORKIESNUMMER 06-28462646	BIJLAGE(N) 3 DATUM VERZONDEN
------------------	--------------------	---	--	------------------------------------

ONDERWERP
Reactie op consultatiememo onderzoeken
tarieven OV MRH

07 MEI 2020

Geachte raad,

De MRDH heeft onderzoeken uitgevoerd in aanloop naar het vaststellen van nieuwe openbaarvervoertarieven. Deze tarieven zullen door de MRDH worden vastgelegd in het 'Tarievenkader Openbaar Vervoer MRDH'. Voorafgaand aan het vaststellen van dit kader legt de MRDH een vijftal vragen voor aan de colleges en gemeenteraden van de 23 aangesloten MRDH-gemeenten. Voor Westland heeft de raads werkgroep Openbaar Vervoer schriftelijk antwoorden geformuleerd op deze vijf vragen.

Aanleiding voor de uitgevoerde onderzoeken vormt de Positionpaper Tarievenonderzoek OV (zie bijlage), die op 10 juli 2019 in de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit (BCVa) van de MRDH is vastgesteld. Om de denkrichting voor het nieuw op te stellen 'Tarievenkader Openbaar Vervoer MRDH' vorm te kunnen geven zijn een 5-tal mogelijke tariefmaatregelen onderzocht. Op grond van de ontvangen schriftelijke reacties van de leden van de raads werkgroep Openbaar Vervoer is onderstaande reactie opgesteld.

Algemeen

In de discussie betreffende het op te stellen 'Tarievenkader Openbaar Vervoer MRDH' ontbreekt een Visie op Openbaar Vervoer, wat willen wij in de toekomst bereiken? De belangrijkste doelstelling is om mechanismen te bedenken waardoor meer mensen met het OV reizen en minder met de auto. Hierdoor wordt onder meer de lucht schoner, de leefbaarheid verbeterd en de bereikbaarheid in het Westland en de regio duurzaam geborgd. Voor Westland zijn in deze een lightrail verbinding tussen Maassluis-Naaldwijk-Den Haag Uithof, een OV verbinding tussen Kijkduin en Delft door de nieuwe woonwijken in Den Haag, Westland en Den Hoorn en veel meer P&R plekken voor fiets en auto essentieel. Alleen een discussie voeren betreffende een mechanisme om mensen die met het OV in de spits reizen te ontmoedigen en in de daluren te gaan reizen, door het tarief in de spits duurder te maken en/of in de daluren te verlagen past niet goed bij deze doelstelling.

De te beantwoorden vijf vragen:

1. In hoeverre dragen de verschillende tariefmaatregelen bij aan de doelstellingen en

randvoorwaarden?

- a. betere spreiding van reizigers, zodat de groei van het OV beter kan worden opgevangen en reizigers comfortabel kunnen blijven reizen;
- b. verhoging opbrengsten, maar ten minste gelijkblijvend, zodat noodzakelijke investeringen in het OV kunnen worden gedaan;
- c. toegankelijkheid, zodat het OV voor alle doelgroepen (financieel) bereikbaar is en blijft.

Beantwoording:

- a. Dalkorting (korting in de daluren) draagt hier alleen aan bij indien de kilometervergoeding flink wordt verhoogd en dit verhoogde tarief in de daluren flink wordt verlaagd. Nadeel hiervan is echter dat een deel van de reizigers in de spits met de auto (blijft/gaat) reizen, waardoor aanvullende maatregelen om het autogebruik in de spits te ontmoedigen nodig zijn. Om het gewenste effect te kunnen bereiken is dan een integraal maatregelenpakket nodig. Alleen een dalkorting maar geen verhoging van de prijs gedurende de spits, werkt goed. Er zijn immers teveel mensen die vaste werktijden hebben en in de spits moeten reizen. Gezien de huidige Corona crisis waarin veel mensen ook economisch getroffen gaan worden moet het OV niet duurder worden maar bij voorkeur goedkoper met behoud van alle lijnen.
- b. Harmonisatie scenario 4 mogelijk in combinatie met het verhogen van het basistarief per kilometer met 5 cent zijn makkelijk uitvoerbare maatregelen. Deze hebben een beperkt negatief effect op het aantal reizigers en dragen aan de doelstellingen bij. Het geld wat jaarlijks vrijvalt kan ingezet worden om het OV vooral in de spits structureel te verbeteren en toegankelijk te maken/houden, het tarief in de daluren te verlagen en een uniforme lagere vergoeding voor kinderkaarten in te voeren.
Een andere mogelijkheid is een scenario 5: beide gebieden te indexeren waarbij het Rotterdamse tarief in kleine stapjes geleidelijk verhoogd wordt tot het Haagse tarief is bereikt.

Nadeel van het verhogen van de tarieven vooral in de huidige situatie, is echter dat het OV in de MRDH voor iedereen duurder wordt wat niet strookt met de belangrijkste doelstelling voor het Openbaar Vervoer.

- c. Meer comfort, vaker en sneller OV in de spits, naar 1 regiotarief en het uitwerken en toepassen van arrangementen vergroten de toegankelijkheid. Comfort is altijd goed, maar belangrijker is het dat OV voor iedereen bereikbaar is.

Samenvattend:

- naar één tarief binnen de MRDH, bij voorkeur naar het lagere tarief in de Rotterdams regio,
- bij voorkeur geen tariefverhogingen voor welke optie dan ook daar dit na de corona periode economisch zeer onverstandig is.
- dalkorting zorgt ervoor dat mensen die niet in de spits hoeven te reizen, de spits gaan mijden.
- uitwerken van gezinskortingen/gezinsabbonnementen en hierin ook de optie twee gezamenlijk reizende partners meenemen. Nu is reizen met twee personen met het OV over grotere afstanden vaak al duurder dan met de auto. Het prijskaartje is voor het maken van deze keuze voor iedereen belangrijk en zal steeds belangrijker gaan worden. Door het kinderkaartje bij een gezinsabonnement in te passen is een kind altijd verbonden met een

ouder en zal de ouder ook vaker met het OV gaan reizen. Door twee gezinsabbonnenten in te voeren waarbij de ouder kan kiezen om op elk moment van de dag te reizen (duurder) of alleen in de daluren (goedkoper met optie bijbetalen n de spits) wordt het gewenste effect vergroot.

- inzetten op een lobby naar het rijk om meer grote structurele investeringen in het OV te doen met een visie op de toekomst met hierin alle elementen (luchtkwaliteit, leefbaarheid, duurzaamheid, verminderen CO2 uitstoot, gemakkelijk, korte reistijden e.d.).

2. Welke kansen en/of bedreigingen ziet u bij de verschillende tariefmaatregelen?

Dalkorting:

Biedt kansen om de spreiding van de reizigersaantallen te verbeteren. In combinatie met het verhogen van het spitstarief wordt spitsreizen te duur.

Plustarief:

Verhoging alleen voor rail betekent dat reizigers uit Westland en Midden-Delfland waarschijnlijk minder gaan bijdragen aan de totale beschikbare middelen. Het gevolg hiervan kan zijn dat railgemeenten meer investeringen voor rail gaan vragen waardoor het streekvervoer in de verdrukking kan komen. Een verhoging van het basistarief voor iedereen kan dit voorkomen, maar daar moet wel een gelijkwaardige investering in rail en bus tegenover staan. Een tariefsverhoging na de corona periode is onverstandig.

Harmonisatie:

Een gelijk tarief is eerlijker en draagt bij aan het draagvlak voor het OV, alle reizigers betalen immers hetzelfde. De lagere opbrengst bij scenario 4 kan worden weggenomen door te kiezen voor een scenario 5, zie beantwoording vraag 1.

Minima- en/of ouderenarrangement:

Prima maatregel, echter omdat de kosten voor de gemeenten komen en de begroting onder zware druk staat (jeugdhulp, Corona e.d.) kunnen weinig gemeenten hiervoor gaan kiezen. Een nadeel kan zijn dat er ontevredenheid bij de inwoners gaat ontstaan, indien niet alle gemeenten hetzelfde beleid gaan voeren. Het is nu geaccepteerd dat de twee grote steden een apart regime hebben voor minima en/of ouderen. Onduidelijk is wat er gebeurt indien de andere gemeenten wel/geen korting geven? Geconcludeerd kan worden of allemaal wel of allemaal niet, dit met uitzondering van de grote steden.

Gezins- of groepsarrangement:

Hier zijn veel kansen voor vergroting van het aantal reizigers in de daluren, vooral voor (groot-)ouders met (klein-) kinderen. Een gelijk tarief en leeftijdsgrens voor alle vervoerders (MRDH kinderkaart) is dan wel noodzakelijk. Onduidelijk is of de leeftijdsgrenzen overal hetzelfde zijn. Wat gebeurt er met abonnementen van kinderen? Er zijn er veel met een eigen OV-chipkaart en abonnement voor reizen naar school, zeker in de steden. Voor incidentele reizen, dagje uit, museum, binnenstad, is een MRDH-brede groepskaart of kinderkaart (met bijbehorende publiciteit, zeker voor de schoolvakanties) een kans die het invoeren waard is.

Belangrijk bij alle maatregelen is dat het OV makkelijk bereikbaar blijft en niet te duur is ook niet in combinatie met gezinsgenoten. Meer comfort is mooi maar in deze afweging niet het meest noodzakelijke. Hierbij is het voor het Westland belangrijk dat er goede fietsenstallingen

en parkeervoorzieningen voor auto's bij de OV halten komen.

3. In welke mate sluiten de mogelijke tariefmaatregelen aan bij het lokale mobiliteitsbeleid en uw gemeente?

Westland moet veel meer meegenomen worden in de metropool visie gericht op de toekomst. Hiertoe is een schaalsprong OV Westland nodig bestaande uit een lightrail verbinding Maassluis/Naaldwijk/Den Haag Uithof met goed aansluitende hoogwaardige OV verbindingen naar Rijswijk (Station en Plaspoelpolder), Delft (Station/TU), Kijkduin/Delft en een betere en frequentere verbinding tussen de dorpen. Dit alles is nodig om aan de rijks en regionale doelstellingen betreffende bereikbaarheid, leefbaarheid, schonere lucht, verduurzamen, CO2 uitstoot en het verbeteren van de bereikbaarheid van de TOP-economische locatie per openbaar vervoer te kunnen voldoen.

Hierbij wordt extra aandacht gevraagd voor het verbeteren van het sociale verkeer tussen de dorpen daar zowel in de MRDH en in het Westland sprake is van veel dal reizigers. Zo is momenteel als voorbeeld de degelijkste route van Wateringen naar Monster met aankomst om 20.00 uur voert eerst naar de Verdilaan in Naaldwijk (bus 30), dan naar Leyenburg (bus 456) en na twintig minuten wachten naar Monster (bus 31). De terugreis is nog langer en omslachtiger.

4. Welke concrete ideeën voor invoering (combinatie van) tariefmaatregelen wilt u meegeven?

Het overstappen naar één tarief en het verhogen van het basistarief met 5 cent (niet de kilometerprijs) onder meer ten behoeve van de schaalsprong OV Westland met goede en frequente verbindingen tussen de dorpen, valt te overwegen echter een tariefsverhoging niet direct na de corona periode maar wanneer dit weer mogelijk is. Belangrijk is dat er een (abonnement) vervoersbewijs voor alle vormen van openbaar vervoer moet gaan gelden. Nu moeten OV reizigers extra betalen indien zij van de bus (enige Openbaar Vervoer in Westland) overstappen op de trein (vaak snelste verbinding vanaf Schiedam). Verder het snel invoeren van een groepskaart voor reizen met kinderen, een uniforme kinderkaart voor de hele MRDH en het gelijktrekken van het reizen met een papieren kaartje stimuleren en vergemakkelijken van het reizen per OV, dit laatste ook voor mensen die geen ov-chipkaart hebben.

5. Overige ideeën/ opmerkingen, wellicht onderwerpen die onderbelicht zijn gebleven?

Het tarievenkader is één van de maatregelen die binnen de MRDH nu en in de toekomst een bijdrage kan leveren aan kwalitatief goed en toegankelijk OV. Hierbij geldt dat alleen op het verhogen van het opstaptarief met 5 cent nu gezien de huidige situatie geen tariefverhogingen moeten gaan plaatsvinden.

Gezien de opgaven voor bereikbaarheid, vestigingsklimaat, leefbaarheid, verstedelijking, maatschappij en duurzaamheid is een integraal pakket aan maatregelen noodzakelijk. Het 'Tarievenkader Openbaar Vervoer MRDH' maakt hier onderdeel van uit. Het is dan ook goed om bij de 5 maatregelen tevens de samenhang en raakvlakken aan te geven en mee te nemen. Het nieuwe 'Tarievenkader Openbaar Vervoer MRDH' met maatregelen dient hier goede en toepasbare mogelijkheden voor te gaan bieden waardoor deze elkaar onderling voor de laagst maatschappelijk kosten versterken. Hierbij gaat het onder meer om de samenhang tussen OV- en automaatregelen, versterken van de combinatie OV en fiets, First- en Last mile maatregelen

en nieuwe OV en maatwerkvervoer concepten.

In Westland ligt de nadruk op de OV schaa sprong Westland bestaande uit een light railverbinding Maassluis/Naaldwijk/Den Haag Uithof met goed aansluitende hoogwaardige OV verbindingen naar Rijswijk (station en Plaspoelpolder), Delft (Station/TU), Kijkduin/Delft en een betere en frequentere verbinding tussen de dorpen. Op korte termijn ligt de nadruk op het investeren in het verbeteren van de doorstroming voor het OV op de kruispunten in de spits, het verbeteren van de bereikbaarheid en de fietsvoorzieningen van de halten, de realisatie van een OV knoop bij de Green Horti Campus en het verbeteren van het busstation bij de Verdilaan en het realiseren van First- en Last mile oplossingen bij dorpen en bedrijventerreinen.

Verder vragen wij aandacht voor de huidige situatie waardoor thuiswerken door scholen, bedrijfsleven en overheid sneller wordt ingevoerd. Dit zal invloed gaan krijgen op het woon-/werkverkeer en het openbaar vervoer en het is belangrijk om hier rekening mee te gaan houden.

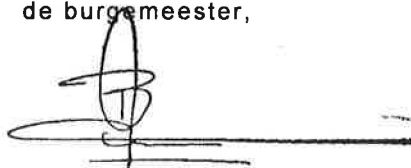
Vervolg

Op grond van de uitkomsten van de onderzoeken en de ontvangen reacties waaronder de Westlandse reactie, wordt de komende maanden het concept Tarievenkader OV MRDH en het besluit tot invoering van nieuwe tariefmaatregelen opgesteld en vervolgens door de BCVA van de MRDH in principe vastgesteld. Dit principebesluit wordt aan de AC van de MRDH en het METROCOV (reizigersplatform) ter advisering voorgelegd. Op grond van de ontvangen advisering neemt de BCVA van de MRDH uiteindelijk het definitieve besluit.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Westland,
de secretaris, de burgemeester,



A.C. Spindler



B.R. Arends

