

- POSITION PAPER -

'Tarievenkader OV'

1. Context en probleemanalyse

- Goed functionerend OV systeem: de MRDH beschikt momenteel over een goed functionerend OV systeem. De klantwaardering van alle vervoerders is hoog (7,8 in 2018 en neemt jaarlijks nog toe) en het gebruik van het OV groeit gemiddeld in 2014-2018 met meer dan 3% per jaar;
- Bevolkingsgroei en woningbouwopgave: bevolkingsgroei (o.m. door geplande woningbouw van 240.000 woningen tot 2040) in de Zuidelijke Randstad van circa 20%, in de komende 15 jaar, leidt tot mobiliteitsgroei;
- OV als belangrijkste drager binnenstedelijke mobiliteit: de verstedelijking zal zich concentreren in binnenstedelijk gebied, waar de mobiliteitsgroei met name in het OV gefaciliteerd zal moeten worden;
- Slachtoffer eigen succes?: De reiziger waardeert het OV hoog en laat dat zien door fors meer gebruik te maken van het OV. De groei in het OV is nu al explosiever dan gedacht en verwacht (uitschieters in 2018 naar 10-12% op enkele knooppunten) en dan moet de echte bevolkingsgroei nog komen. Op steeds meer punten in het OV systeem ontstaan komende jaren knelpunten;
- Blijvend investeren in het OV: om ook in de (nabije) toekomst goed en toegankelijk OV te kunnen blijven behouden voor de reizigers van dit gebied (met tenminste in de gehele regio een basisniveau en aanpak capaciteitsknelpunten) is doorontwikkeling van het OV op zowel de korte als lange termijn urgent en noodzakelijk;
- Lange termijn planvorming: dit vraagt om investeringen in nieuwe infrastructuur en rijdend materieel. Om die reden zijn diverse plannen in voorbereiding voor uitbreiding van het OV netwerk in de periode 2025 - 2040, zowel binnen- als interstedelijk;
 - o Onvoldoende middelen: de BDU is ontoereikend voor noodzakelijke investeringen die de komende jaren in OV moeten plaatsvinden om ervoor te zorgen dat op middellange en lange termijn het OV systeem niet vastloopt en de reiziger kan worden blijven bediend. De huidige grotere groei van het OV maakt deze investeringsvraag urgenter.
 - lobby Rijksmiddelen: lobby BDU onverminderd doorzetten en mogelijk separate middelen beschikbaar voor beter benutten OV (gesprek MRDH – lenW);
 - continue optimalisatie en efficiency huidige uitgaven OV.
- Korte termijn maatregelen: voor de korte termijn (tot c.a. 2025) ligt de focus op het beter benutten van de bestaande infrastructuur en het huidige rijdende materieel. Er lopen diverse trajecten die hieraan een bijdrage leveren:
 - o diverse technische en vervoerkundige maatregelen om (tijdens capaciteitsknelpunten) de dienstregeling verder te optimaliseren om beter aan de vraag te kunnen voldoen;
 - o betere spreiding van reizigers, bijvoorbeeld met een scholen- en werkgeversaankpak gericht op het aanpassen van reisgedrag en het verleiden tot het reizen in de daluren;
 - o 'vervoer op maat' oplossingen in gebieden met beperkte(re) vraag;
 - o versnellen van diverse tram- en busverbindingen wat leidt tot een beter OV product, meer reizigers, hogere opbrengsten en lagere kosten;

- introduceren van nieuwe vormen/technieken van betalen, gericht op het vergroten van het reisgemak en beheersing van operationele kosten.
- Tarief als instrument: daarnaast en in aanvulling op bovengenoemde maatregelen kan het tarief (zowel prijs als producten) een passend middel/instrument zijn om bij te dragen aan een toekomstbestendig, goed en toegankelijk OV. In de Metropoolregio Rotterdam Den Haag is dit tot nog toe echter niet zo (actief en expliciet) benaderd. Het ontbreekt dan ook aan een beleidsmatig afwegingskader hiervoor.

2. Doel en resultaat

Het ontwikkelen van een OV tarievenkader voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag om daarmee een bijdrage te leveren aan toekomstbestendig en kwalitatief goed en toegankelijk OV in de metropoolregio. Voor de reiziger van vandaag en die van de toekomst en we benutten de werking van het tarief als instrument om:

- ✓ reizigers beter te spreiden en/of het (bestaande) systeem beter te benutten;
- ✓ (extra) middelen te genereren als (co)financiering voor nieuwe investeringen en/of uitbreiding van het voorzieningenniveau;
- ✓ het OV toegankelijk te houden voor de inwoner van het gebied, meer in het bijzonder voor specifieke doelgroepen.

Het resultaat is een bestuurlijk vastgesteld Tarievenkader OV dat voor de periode 2019 – 2024 ruimte én richting geeft aan het ontwikkelen van een passend MRDH tarievenhuis. Ook verkennen we de werking en impact van enkele concrete maatregelen en voeren deze zo mogelijk in overleg met de diverse stakeholders (stapsgewijs) in.

3. Randvoorwaarden

Bij het ontwikkelen van een nieuw MRDH tarievenhuis en/of losse tarieven en producten, gelden de volgende randvoorwaarden waarop de MRDH toetst:

- ✓ Reizigers beter te spreiden en/of het (bestaande) systeem beter te benutten
 - ruimte voor gedifferentieerde tarieven afhankelijk van de vraag naar OV (aantrekkelijk daltarief, al dan niet gecombineerd met een (beperkte) tariefstijging in de spits) om mensen te verleiden tot ander reisgedrag;;
 - ruimte voor gedifferentieerde tarieven afhankelijk van de kwaliteit (bij een hoog kwaliteitsniveau kan een hogere prijs worden gerekend, bij een lager kwaliteitsniveau kan een lagere prijs worden gerekend).
- ✓ (extra) Middelen te genereren als (co)financiering voor nieuwe investeringen en/of uitbreiding van het voorzieningenniveau
 - een verhoging van het tarief i.c.m. een (directe) verbetering voor de reiziger;
 - de totale opbrengsten ten gevolge van een nieuw tarievenhuis moeten tenminste gelijk blijven (maar liever toenemen, ook door een aantrekkelijker aanbod te kunnen doen voor meer reizigers)

- ✓ Het OV toegankelijk te houden, meer in het bijzonder voor specifieke doelgroepen.
 - het tarievenhuis moet simpel en uitlegbaar zijn;
 - tarief en product (en betaalmethoden) moeten een bijdragen leveren aan het vergemakkelijken van de totale reis;
 - voor specifieke (kwetsbare) doelgroepen is ruimte voor passende arrangement.

4. Aanpak

Voor het door ontwikkelen van het MRDH tarievenhuis wordt gekozen voor een stapsgewijze aanpak, in schaal en scope (te starten in pilotvorm, bij succes opschalen) en in verandering (naar nieuw tarief/ product). De redenen hiervoor zijn meerledig:

- veranderingen in het openbaar vervoer – en meer bijzonder in het tarief van het openbaar vervoer – leiden veelal tot maatschappelijke discussies. Dialoog en communicatie met belanghebbenden zijn daarbij van cruciaal belang;
- modellen voorspellen vraaguitval bij een stijging van tarieven, maar in de praktijk blijkt dat echter niet duidelijk waarneembaar. Zo zien we bijvoorbeeld de afgelopen jaren een (sterke) toename van het gebruik in OV (bijvoorbeeld succes van de Randstadrail), terwijl tegelijk ook de tarieven jaarlijks zijn gestegen.. Monitoren van de effecten en korte leercurves zijn dan ook van belang;
- de komende jaren vindt er een transitie plaats naar andere manieren van betalen. De huidige (techniek achter de) OV chipkaart zal op termijn vervangen worden door andere dragers en technieken. Dit biedt andere mogelijkheden ten aanzien van nieuwe producten en tarieven. Bij de introductie van nieuwe producten en tarieven dient (qua timing) hier rekening mee gehouden te worden.

5. Maatregelen

De volgende concrete maatregelen worden nader onderzocht.

- ✓ Reizigers beter te spreiden en/of het (bestaande) systeem beter te benutten

1. Dal korting

Op steeds meer plekken in het stedelijke gebied is tijdens de spits sprake van toenemende drukte. Nu al staan reizigers letterlijk tegen de ramen aangedrukt. Dit betekent zelfs dat met de verwachte groei de komende jaren, reizigers vaker niet meer meekunnen. We gaan daarom spitsreizigers – die dat kunnen – verleiden om buiten de spits te reizen

- Maatregel: Dal kortingsproduct
- Beoogd effect: de spitsdrukke vlakt af door (bestaande en nieuwe) reizigers te verleiden te reizen in de daluren. Ook kunnen hiermee mogelijk lange termijn investeringen worden uitgesteld;
- Opdracht: op welke wijze (hoe, waar, planning, fasering ed.) kan een dal korting het meest effectief en best passend worden ingevoerd in de Metropoolregio? (bijv. enkel dal kortingsproduct of i.c.m. (beperkte) spitsverhoging, wat is de prijs van een dal abonnement, etc.).
- *Noot: NS werkt met een dalkorting van 40% waarvoor reizigers circa 60 euro per jaar betalen. Dit product dient als voorbeeld voor een mogelijk regionaal product*

- ✓ (extra) Middelen te genereren als (co)financiering voor nieuwe investeringen en/of uitbreiding van het voorzieningenniveau

2. Plustarief

De komende jaren worden diverse projecten ontwikkeld of opgeleverd, waarbij sprake is van een nieuw stuk OV infrastructuur of een extra aanvullend aanbod op het huidige voorzieningenniveau ('plusproduct'). Op de lange termijn zijn de BDU middelen van de MRDH echter ontoereikende om dergelijke noodzakelijke verbeteringen 100% te bekostigen. Om die reden wordt onderzocht welke projecten in aanmerking komen voor cofinanciering via een aanvullende bijdrage van de reiziger:

- Maatregel: additionele prijs voor verbeterd OV voor de reiziger
- Beoogd effect: realisatie van gewenst/ noodzakelijke uitbreiding van het OV netwerk en/of voorzieningenniveau
- Opdracht: welke projecten en/of welke uitbreidingen komen in aanmerking voor een cofinanciering door de reiziger en op welke wijze kan dit passend worden ingevoerd?
- *Noot: te denken valt aan plusproduct 'weekendmetro', uitbreiding frequentie E-lijn/ keervoorziening Pijnacker, upgrade naar HOV lijnen, nieuwe lijnen etc.*

3. Harmonisatie

In de kadernota OV (vastgesteld door de BCVa in 2017, na zienswijze door alle 23 gemeenteraden) is besloten dat de kilometertarieven voor het OV in de Metropoolregio geharmoniseerd worden. De regio Den Haag en de regio Rotterdam hebben nog twee verschillende tarieven. . Eén gelijk (basis) kilometertarief voor de hele regio is eenduidig voor de reiziger. Geredeneerd vanuit de bekostigingsopgave in de Metropoolregio is het voorstelbaar toe te werken naar één tarief, gelijk op het niveau van de regio Den Haag.

- Maatregel: één gelijk kilometertarief in de gehele Metropoolregio Rotterdam Den Haag
- Beoogd effect: eenduidig kilometertarief voor de reiziger en extra middelen voor investeringen in verbetering van het OV;
- Opdracht: op welke wijze kan één kilometertarief voor de gehele Metropoolregio Rotterdam Den Haag het best passend worden ingevoerd;
- *Noot: een eventuele verhoging van het Rotterdamse tarief betekent wel dat deze extra middelen exclusief worden ingezet voor verbeteringen in het OV in de Rotterdamse regio.*

- ✓ Het OV toegankelijk te houden, in het bijzonder voor specifieke doelgroepen.

4. Minima en/of ouderen arrangement

Een ander tarief, tariefstructuur en/of producten kunnen er toe leiden dat kwetsbare doelgroepen beperkter toegang hebben tot het openbaar vervoer. We beschermen deze groep en ontwikkelen een 'minima arrangement'. MRDH faciliteert de totstandkoming van een dergelijk arrangement, waarbij de gemeenten zelf kunnen besluiten dit in te kopen.

- Maatregel: minima arrangement (diverse mogelijke varianten, waaronder minima, 65+/67+ en of een combinatie van deze)
- Beoogd effect: toegang tot OV voor kwetsbare doelgroep wordt gewaarborgd en is tevens eenduidig in de hele MRDH regio
- Opdracht: op welke wijze kan een minima arrangement het best passend worden vormgegeven;

- *Noot: de verantwoordelijkheid voor de inkoop en financiering is en blijft een verantwoordelijkheid van individuele gemeenten. MRDH faciliteert de totstandkoming van dit arrangement.*

5. Gezins- (groeps)arrangement

Afgezet tegen de kosten van de auto is het vaak niet logisch om als gezin met kinderen de auto te laten staan en voor een reis met het OV te kiezen. Om deze groep te verleiden om vaker een reis met het openbaar vervoer te maken ontwikkelen we één arrangement voor de Metropoolregio waarmee het voor gezinnen met kinderen aantrekkelijk is om met het OV te reizen.

- Maatregel: gezinsarrangement
- Beoogd effect: betere toegankelijkheid van het OV voor gezinnen met kinderen, verbeterde modal shift;
- Opdracht: op welke wijze kan een gezinsarrangement het best passend worden vormgegeven (onder meer rekening houdend met een gesloten poortjessysteem in de Rotterdamse metro);
- *Noot: er bestaan al wel enkel kinderkaartjes bij de MRDH vervoerders*

6. Planning

Voor het zomerreces van 2019 wordt het position paper aangeboden aan de Bestuurscommissie Va van de MRDH. Daarbij wordt gevraagd kennis te nemen van dit document en akkoord te gaan met het onderzoeken en uitwerken van de 5 genoemde maatregelen.

De onderzoeken zullen plaatsvinden in de periode juli – december 2019, in nauw overleg met de vervoerders. Uiterlijk eind 2019 zijn de resultaten van de onderzoeken bekend. Mede op basis hiervan wordt de Bestuurscommissie gevraagd een definitief Tarievenkader OV vast te stellen en al dan niet opdracht te geven tot implementatie van concrete maatregelen. In het proces wordt de gemeenten ook de gelegenheid geboden dit in colleges van B&W te bespreken.