



## **M E M O**

<b>Aan</b>	Stakeholders onderzoeken Tarieven OV	<b>CC</b>		<b>Datum</b>	6 februari 2020
<b>Van</b>	Marc Rosier	<b>Onderwerp</b>	Consultatiememo onderzoeken Tarieven OV		
<b>Telefoon</b>	088 5445 605				

### **1. Inleiding**

Op 10 juli 2019 hebben 23 wethouders in de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (BCVa) het position paper Tarievenkader OV vastgesteld, als denkrichting van een nieuw OV Tarievenkader voor de MRDH. Ter toetsing hiervan is nader onderzoek gedaan naar een vijftal mogelijke tariefmaatregelen. De uitkomsten hiervan vormen de input voor het vaststellen van het tarievenkader OV en geven mogelijk aanleiding tot invoering van tariefmaatregelen.

De BCVa hecht zeer aan een brede betrokkenheid en inbreng van belanghebbenden. Met dit doel is deze consultatiememo opgesteld, dat op hoofdlijnen de uitkomsten en inzichten van de onderzoeken beschrijft. Hiermee wordt beoogd om stakeholders (colleges en raadsleden 23 MRDH gemeenten, vervoerders, reizigersplatform e.d.) op een compacte manier kennis te laten nemen van de uitkomsten. In dit document worden nadrukkelijk nog geen beleidsmatige uitspraken gedaan of voorgelegd. Zie hoofdstuk 5 van dit document voor het proces en tijdslijn van het besluitvormingsproces.

Als bijlage 1 vindt u het position paper 'Tarievenkader OV'. Dit document geeft het kader weer van waarbinnen de onderzoeken hebben plaatsgevonden.

### **2. Waarom doen we onderzoek naar de tarieven in het OV?**

Rekening houdend met de uitdagingen, trends en ontwikkelingen in het openbaar vervoer (groei van het gebruik van OV, spitsdrukke, bekostiging, kwaliteit/beleving) onderzoeken we of én op welke manier het tarief een bijdrage kan leveren aan kwalitatief goed en toegankelijk OV in de metropoolregio, voor de reiziger van vandaag én die van de toekomst.

Hierbij toetsen we tenminste op een drietal randvoorwaarden:

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

### **3. Wat hebben we onderzocht?**

Er is voor gekozen om het onderzoek specifiek te richten op een vijftal mogelijke tariefmaatregelen, waarvan wordt aangenomen dat deze in meer of minder mate een bijdrage zouden kunnen leveren aan de doelstellingen. Deze vijf maatregelen zijn: dalkorting, plustarief, harmonisatie, minima en/of ouderen arrangement en gezinspropositie.

#### 3.1 Hoe hebben we die onderzoeken gedaan?

De onderzoeksopzet bestond uit een tweetal parallelle trajecten. Enerzijds zijn de tariefmaatregelen modelmatig doorgerekend door onderzoeksbureau Hypercube Business Innovation. Op basis van OV-chipkaart gegevens van een recent jaar is de verwachte impact van diverse scenario's inzichtelijk gemaakt. Anderzijds is een reizigersonderzoek uitgevoerd, om daarmee een beter inzicht te krijgen in de prijsbeleving van reizigers (en niet-reizigers) en het reisgedrag dat hieruit voortvloeit. De conclusies uit dit onderzoek zijn gebaseerd op de reacties van meer dan 1500 respondenten. Het reizigersonderzoek is uitgevoerd door marktonderzoeksbureau Motivaction.

Zowel het model- als reizigersonderzoek zijn eind januari 2020 afgerond en opgeleverd. De volledige rapporten zijn te vinden op de website van de MRDH: <https://mrdh.nl/tarievenonderzoek>. Zo worden alle belanghebbenden in staat gesteld in detail kennis te nemen van de uitkomsten van de diverse tariefmaatregelen, de scenario's en de mechanismen die hieraan ten grondslag liggen.

### **4. Wat zijn op hoofdlijnen de uitkomsten van de onderzoeken?**

In dit hoofdstuk worden de uitkomsten van de onderzoeken op hoofdlijnen weergegeven. Dit is niet volledig, maar geeft wel de meest relevante uitkomsten in het licht van de doelstellingen weer. Ten aanzien van het beoordelen van de modelstudie is het waardevol vooraf notie te nemen van de volgende beperkingen:

- het model gaat uit van het mechanisme 'prijselasticiteit'. Een stijging van de prijs betekent afname van de vraag. Echter, in de (recente) praktijk van onze metropoolregio is dat niet duidelijk waarneembaar. Zo was de groei van het OV in 2019 opnieuw meer dan 3%, terwijl het tarief vanwege een landelijke btw-verhoging verhoogd werd;
- de diverse scenario's betreffen een prijswijziging van het kilometertarief. Daarbij is het goed te weten dat de prijs van een reis uit twee delen bestaat: het basistarief (2019: € 0,96) en het kilometertarief. De discussie over de prijs van het OV beperkt zich vaak tot de kilometerprijs. Voor een goede beoordeling is het kijken naar de complete prijs van een reis nodig: km-tarief + basistarief;
- c.a. 2/3 van de reizigers gebruik maakt van een OV-chipkaart en reist op saldo. Deze groep is gevoelig voor prijswijzigingen in het kilometertarief. De gebruikers van o.a. de OV-studenten kaart, regio-abonnement en minima-arrangementen blijven veelal onveranderd reizen;
- de uitgewerkte scenario's hebben tot doel om op hoofdlijnen inzicht te geven in de werking en impact van een maatregel, het is niet uitputtend. Indien passend kunnen in latere fase specifiekere scenario's uitgewerkt en doorgerekend worden.

Per tariefmaatregel wordt in een aparte paragraaf ingegaan op de uitkomsten van de modelstudie en het reizigersonderzoek.

#### 4.1 Dalkorting

Met een dalkorting wordt beoogd een betere spreiding van reizigers te realiseren. Betere spreiding kan meerdere positieve effecten hebben: faciliteren van de reizigersgroei, hogere kwaliteit en comfort van reizigers die wel in de spits (blijven) reizen en een effectievere inzet

van maatschappelijke geld omdat investeringen in bijvoorbeeld extra materieel later kunnen plaatsvinden.

#### 4.1.1 Modelstudie

Er is gestart vanuit het principe om de reiziger te verleiden buiten de spits te reizen, door korting (40%) te geven op het kilometertarief buiten de spits én daarbij het huidige kilometer tarief (in de spits) te handhaven. Hierbij is zowel gerekend met scenario's zonder als met kortingskaart, oftewel de reiziger moet wel of niet een eenmalige (jaarlijkse) prijs betalen om met korting te kunnen reizen. Uit alle scenario's komt een vergelijkbaar beeld naar voren: er is (zeer) beperkt sprake van een betere spreiding van reizigers, maar het heeft wel een (substantieel) nadelig effect op de opbrengsten en daarmee een negatief effect op de beschikbare middelen voor het OV. Dit valt te verklaren uit het feit dat het gebruik van OV in de metropoolregio ook gedurende de daluren nog aanzienlijk is. Het aanbieden van een dalkorting levert dan vooral een voordeel op voor al bestaande dal reizigers.

Een variant op dit scenario is verhoging van het reguliere kilometertarief, om daarmee tenminste de totale opbrengsten gelijk te houden. Een opbrengstneutraal scenario is te realiseren door het kilometertarief te verhogen met 36%, in combinatie met een dalkorting op dit verhoogde kilometertarief. In dit scenario wordt ook een redelijke impact op spreiding van reizigers gerealiseerd (5 tot 6% minder reizen in de spits). Het totale gebruik van het OV blijft nagenoeg gelijk (+ 0,3%).

Technisch gezien is het invoeren van gedifferentieerde tarieven op basis van tijd mogelijk.

#### 4.1.2 Reizigersonderzoek

Reizigers zien dat het steeds drukker wordt in het OV en ervaren daar zelf ook de nadelige gevolgen van. Ze begrijpen dat er gezocht moet worden naar manieren om reizigersstromen beter te verdelen.

Reizigers staan echter kritisch tegenover het doorvoeren van tariefverhogingen in de spits. Een piektarief roept een gevoel van onrechtmatigheid op, omdat het grootste deel van de spitsreizigers gebonden is aan een vast reismoment. Spitsreizigers worden op deze manier dubbel gestraft. Wel geeft 12-14% van de spitsreizigers aan in dit geval vaker buiten de spits te reizen. Een kortingsprikkel voor reizen in de daluren wordt positiever gewaardeerd. Bij enkel een dalkorting geeft 21% van de spitsreizigers aan te overwegen buiten de spits te reizen: wanneer sprake is van een abonnement is dat 13%. Toch lijkt deze maatregel het meest relevant voor (recreatieve) reizigers die toch al in de dal reizen. Dit is de grootste groep die aangeeft van een dalkorting gebruik te zullen maken.

## 4.2 Plustarief

Met een plustarief wordt beoogd (extra) Middelen te genereren als (co)financiering voor nieuwe investeringen en/of uitbreiding van het voorzieningenniveau.

#### 4.2.1 Modelstudie

Het toepassen van een extra bijdrage van de reiziger voor een specifiek deel en/of modaliteit van het OV-netwerk is technisch gezien mogelijk. Daarbij geldt in het algemeen dat een verhoging van het tarief logischerwijs leidt tot hogere opbrengsten. Er zijn in Nederland al busconcessies waar bijvoorbeeld onderscheid wordt gemaakt in de kilometertarieven tussen stads-, streek- en HOV-bussen.

In de rapportage zijn enkele scenario's doorgerekend, gebaseerd op een bestaand deel van het OV-netwerk, waarbij het uitlegbaar is dat er sprake is van een hoger kwaliteitsniveau en dat daarvoor een hogere prijs gevraagd kan worden. Bijvoorbeeld het toepassen van een

verhoogd kilometertarief van 15% op al het railvervoer in de metropoolregio leidt tot 8,3 miljoen meer opbrengsten, maar tot een afname van het aantal reizen van 1,8%.

Een andere variant van een plustarief kan een algehele verhoging van het basistarief zijn. In dit scenario betalen alle reizigers per reis een klein bedrag extra, waarmee bijvoorbeeld een investeringsfonds kan worden ingesteld. Er is een scenario doorgerekend waarbij een extra bijdrage van 5 cent per reis wordt gerekend. Dit betekent jaarlijkse extra opbrengsten van 3,5 miljoen euro. Deze optie is onderzocht naar aanleiding van een verzoek van de Adviescommissie.

#### 4.2.2 Reizigersonderzoek

In het reizigersonderzoek is gevraagd naar een prijsverhoging in de spits, niet specifiek naar een 'plustarief' zoals hier bedoeld. Wel vallen hier ook voor het plustarief lessen uit te trekken. Voor reizigers is een (specifieke) prijsverhoging alleen acceptabel wanneer er een (direct) merkbare verbetering terug te zien is. Ideeën voor verbeteringen in het OV die door reizigers worden aangedragen zijn: hogere frequenties en snellere verbindingen, nieuwe voertuigen en arrangementen voor specifieke doelgroepen om het OV toegankelijker te maken (bijv. gratis reizen voor kinderen en mensen die weinig te besteden hebben).

### 4.3 Harmonisatie

Het voornemen tot harmonisatie van de kilometertarieven in de metropoolregio is vastgelegd in de Kadernota OV, die in 2017 is vastgesteld door de BCVa na zienswijze door alle 23 gemeenteraden. Met harmonisatie van het kilometertarief wordt eenduidigheid voor de reiziger binnen de metropoolregio beoogd, als onderdeel van een betere toegankelijkheid.

#### 4.3.1 Modelstudie

In de huidige situatie (prijspeil 2019) bestaan twee verschillende kilometertarieven in de MRDH: regio Haaglanden = 16,6 cent, regio Rotterdam = 14,7 cent. De kilometerprijzen in heel Nederland voor bus, tram en metro variëren van 13,7 cent tot 19,6 cent. Het kilometertarief van de regio Haaglanden ligt daarmee rond het landelijke gemiddelde; het kilometertarief van de regio Rotterdam is relatief laag.

De rapportage start met een breder perspectief op harmonisatie, waarin verschillende argumenten worden benoemd die in de afwegingen voor harmonisatie aan de orde kunnen komen. Harmonisatie van de kilometertarieven is uitgewerkt volgens drie basis scenario's. Scenario 1 past het regio Haaglanden tarief toe in de gehele metropoolregio. Dit betekent een verhoging van het tarief in de Rotterdamse regio. Scenario 2 past het regio Rotterdam tarief toe in de gehele regio. Dit betekent een verlaging van de prijs in de Haaglanden regio. En Scenario 3 is een variant van een gemiddeld tarief, waarbij de opbrengsten voor de totale metropoolregio gelijk blijven. In scenario 1 stijgen de opbrengsten met 5,9 miljoen euro en neemt het aantal reizen af met 1,3%. In scenario 2 dalen de opbrengsten met 3 miljoen euro en neemt het aantal reizen toe met 0,6%. In scenario 3 is geen effect op de opbrengsten. Het aantal reizen in Haaglanden regio neemt toe (1,3%) en het aantal reizen in de Rotterdamse regio neemt af (0,6%).

Tarieven in het OV worden jaarlijks geïndexeerd, waarbij de kostenstijgingen in het OV in de tarieven worden verwerkt. Vanuit dit principe is een vierde scenario uitgewerkt, waarin het regio Haaglanden tarief een aantal jaren niet wordt geïndexeerd. Het tarief regio Rotterdam wordt wel jaarlijks geïndexeerd. Hierdoor groeit het tarief regio Rotterdam in enkele stapjes (jaren) toe naar het regio Haaglanden tarief. In feite is dit een variant op scenario 2, zij het stapsgewijze invoering. Het niet-indexeren van het tarief in de regio Haaglanden betekent wel extra kosten voor de MRDH, omdat de vervoerder via de exploitatiesubsidie hiervoor gecompenseerd zal worden. De kosten zijn in totaal echter minder dan in variant 2.

Harmonisatie van tarieven is technisch mogelijk en gemakkelijk in te voeren.

#### 4.3.2 Reizigersonderzoek

In het reizigersonderzoek is harmonisatie van de kilometerprijs niet expliciet aan de orde gekomen. Wel zijn enkele algemenere uitkomsten van waarde voor deze tariefmaatregel. Zo is de prijs een belangrijke factor voor de keuze van de vervoerwijze, maar niet de meeste belangrijke. De bereikbaarheid en reistijd zijn de meest bepalende factoren. Daarnaast blijkt dat 12% van de reizigers precies weet wat hun reis kost, 37% weet het niet precies maar durft wel een schatting te maken. 47% van de reizigers weet niet wat zijn reis met het OV kost.

Voor harmonisatie geldt hetzelfde als bij een plustarief. Prijzen worden nu al aan de hoge kant ervaren (46% vindt reizen met het OV duur). Wanneer gekozen wordt voor een prijsverhoging – in dit geval harmonisatie door (stapsgewijze) verhoging van het tarief in de regio Rotterdam – dan willen reizigers ook echt een verbetering daarvoor terug zien.

#### 4.4 Minima- en/of ouderenarrangement

Met een minima- en/of ouderenarrangement wordt beoogd de toegankelijkheid van het OV te verbeteren voor deze specifieke doelgroep.

##### 4.4.1 Uitkomsten

Dit onderzoek is uitgevoerd op nadrukkelijk verzoek van een aantal wethouders. De uitwerking in de rapportage wijkt in aanpak af van de andere (modelmatige) onderzoeken. Ook vormde het geen onderdeel van het reizigersonderzoek.

De rapportage geeft een overzicht van bestaande arrangementen (in de metropoolregio) en de lessen die hieruit getrokken kunnen worden. Mede op basis daarvan wordt inzichtelijk gemaakt welke keuzes gemaakt moeten worden en welke mogelijkheden en/of beperkingen daarmee samenhangen. Keuzes kunnen zowel betrekking hebben op het reisproduct, het reisrecht als op de doelgroep waarvoor het arrangement wordt ingekocht. De rapportage voorziet in een stappenplan om tot een passend arrangement te kunnen komen.

Het besluit om een arrangement (en welk arrangement) in te kopen is geen besluit van de MRDH, maar van een individuele gemeente. Immers, het betreft een gemeentelijke afweging en inzet van gemeentelijke middelen. Het is wel voorstelbaar dat de MRDH een faciliterende rol gaat spelen. Op basis van een stappenplan kunnen door de MRDH enkele voor de hand liggende arrangementen worden uitgewerkt, in afstemming met de vervoerders. Gemeenten kunnen dan zelf de afweging maken om hiervan gebruik te maken. Bij eventuele daadwerkelijke inkoop is de MRDH geen partij en ontstaat een contractrelatie tussen de gemeente en de vervoerder(s).

#### 4.5 Gezins-/ groepsarrangement

Met deze maatregel wordt beoogd de toegankelijkheid van het OV te verbeteren voor de doelgroep (kleine) groepen, en meer specifiek gezinnen. Zeker in de stedelijke gebieden is het maatschappelijk wenselijk reizigers te verleiden het OV te kiezen in plaats van de auto. Nu is het huidige productaanbod in de metropoolregio voor deze doelgroep (op prijs) nog niet concurrerend genoeg.

##### 4.5.1 Modelstudie

In de MRDH is het aanbod van kinderkaartjes niet eenduidig. Iedere vervoerder hanteert een eigen kinderkaart, waarbij de prijzen sterk verschillen. Ook valt op dat de prijzen van een kinderkaart in de MRDH relatief hoog zijn. In veel andere OV concessies in Nederland

kunnen kinderen voordeliger of zelfs geheel gratis meereizen. RET heeft in de MRDH het hoogste tarief voor een kinderkaart. Een kinderkaart bij de RET kost € 4,50 per dag; een kinderkaart bij de HTM kost € 1,50 per dag. De prijs van de RET kinderkaart is mede bepaald aan de hand van de grootte van het OV-netwerk waar gereisd kan worden en mogelijk oneigenlijk gebruik. Wel is het zo dat kinderen tot en met 11 jaar op woensdagmiddag en zondag gratis met de RET bus mogen, onder begeleiding van een betalende volwassene.

Op basis van de registratie van het huidig gebruik valt te constateren dat de totale opbrengst van reizen gemaakt door kinderen in de leeftijd van 4 tot en met 11 jaar in totaal 4,6 miljoen euro bedraagt. Een scenario waarin ervoor wordt gekozen deze doelgroep altijd gratis te laten (mee)reizen heeft dus een maximale negatieve impact op de opbrengst van 4,6 miljoen. De verwachting is echter dat de impact in de praktijk minder zal zijn (of wellicht geheel teniet wordt gedaan), omdat met een beter aanbod voor (meereizende) kinderen ook meer volwassenen gebruik zullen maken van het OV. Ook kan als variant hierop gekozen worden voor gratis (mee)reizen op een beperkt aantal dagen/ tijdstippen. Andere (maatschappelijke) voordelen zijn: autogebruik wordt beperkt, kinderen leren van jongs af aan het OV te gebruiken en het is goed voor het imago van het OV.

De diverse varianten van kinderkaartjes, zoals die ook al worden toegepast bij andere vervoerders in Nederland, zijn ook in de MRDH technisch gezien mogelijk. In de rapportage zijn de nu gebruikte producten bij de NS vertaald voor de MRDH: een MRDH Kids vrij (wanneer een kind reist met een persoonlijke OV chipkaart) en een MRDH kinderkaart (1,50 per dag). Kans op misbruik moet wel gemonitord worden, en vraagt mogelijk andere controle inzet.

#### 4.5.2 Reizigersonderzoek

Kinderen gratis of tegen een kleine vergoeding mee laten reizen valt in de smaak. Hiermee wordt het OV voor gezinnen een aansprekend alternatief en ontstaat een prikkel die voldoende sterk is om de kosten van het OV af te zetten tegen de auto. Het spreekt vooral reizigers aan die al (wel eens) met hun kinderen met het OV reizen, veelal voor recreatieve doeleinden. De helft van de relevante doelgroep zou vaker met het OV reizen. Geldigheid enkel buiten de spijstijden zorgt er bovendien voor dat 37% er eerder voor zal kiezen buiten de spits te reizen.

Gratis OV voor kinderen wordt ook als voorbeeld gegeven van een passende maatregel om 'iets terug te krijgen', wanneer er sprake is van een tariefverhoging.

### 5. Hoe nu verder?

Dit document dient ter consultatie van belanghebbenden en heeft geen beleidsmatige en/of besluitvormende status. Op basis van de inhoud en inzichten weergegeven in dit document worden belanghebbenden gevraagd een eerste reflectie te geven. Deze fase van het proces wordt aangeduid met 'consultatiefase'.

De volgende belanghebbenden worden gevraagd reactie te geven:

- 23 gemeenten van de MRDH: de colleges worden gevraagd in afstemming met gemeenteraad en/of raadscommissie met een reactie te komen;
- Adviescommissie Vervoersautoriteit;
- Vervoerders MRDH concessies: EBS, HTM en RET
- Reizigersplatform METROCOV;
- Provincie Zuid-Holland, in haar rol van concessieverlener voor aangrenzende concessies

De ontvangen reacties van belanghebbenden worden besproken binnen de MRDH, zowel door de 23 wethouders Mobiliteit in de Bestuurscommissie, als door de Adviescommissie. Na bespreking hiervan wordt gestart met het voorbereiden van concept besluiten. Deze worden voorgelegd aan de 23 wethouders Mobiliteit. Deze komen aan de orde bij de bestuurscommissievergadering van 10 juni 2020, waarbij voorbespreking in het Presidium en het Ambtelijk overleg heeft plaatsgevonden. Definitieve besluitvorming is voorzien bij de bestuurscommissievergadering van 8 juli 2020, na advies door de Adviescommissie en het METROCOV.

Onderstaand vindt u het besluitvormingsproces nader weergegeven. In bijlage 2 vindt u het proces schematisch weergegeven.

### 5.1 Consultatiefase

- 7 februari 2020: Verzending consultatiememo  
Op vrijdag 7 februari 2020 wordt deze consultatiememo verzonden aan de hierboven genoemde belanghebbenden.

- 31 maart 2020: Uiterlijke datum ontvangst reacties  
Uiterlijke datum waarop de reflecties van de belanghebbenden aan de MRDH verstuurd dienen te worden. De gehanteerde termijn in deze consultatieronde is daarmee 8 weken. Reacties kunnen verstuurd worden aan [secretariaatverkeerenvervoer@mrdh.nl](mailto:secretariaatverkeerenvervoer@mrdh.nl)

Nb. Indien er bij gemeenten behoefte bestaat, kan afvaardiging vanuit de MRDH aanwezig zijn bij eventuele bespreking in de gemeenteraad en desgewenst een toelichting te geven. Graag uw behoefte hiervoor kenbaar te maken bij [secretariaatverkeerenvervoer@mrdh.nl](mailto:secretariaatverkeerenvervoer@mrdh.nl)

- 8 april 2020: Bespreking in Bestuurscommissie (BCVa)  
De ontvangen reacties worden door de 23 wethouders Mobiliteit in de BCVa besproken. Mede op basis daarvan vormt de BCVa een eigen eerste beeld over de uitkomsten. Deze bespreking vormt input voor het opstellen van het concept tarievenkader OV en mogelijk besluitvorming voor invoering specifieke tariefmaatregelen.

*Nb. vanwege de uiterlijke ontvangstdatum van de reactie volgt naar alle waarschijnlijkheid een nazending voor de bespreking door de BCVa op 8 april.*

- 15 april 2020: Bespreking in de Adviescommissie 'plus' (ACVa plus).  
De ontvangen reacties worden door de ACVa besproken. Mede op basis daarvan vormt de ACVa een eigen beeld over de uitkomsten. Het verslag van deze bespreking vormt input voor het opstellen van het concept tarievenkader OV en mogelijk besluitvorming voor invoering specifieke tariefmaatregelen.

Deze adviescommissie krijgt het karakter van een 'plus'-bijeenkomst. Ook raadsleden die geen lid zijn van de Adviescommissie wordt gelegenheid geboden zich hiervoor aan te melden.

*Nb. vanwege de uiterlijke ontvangstdatum van de reactie volgt naar alle waarschijnlijkheid een nazending voor de bespreking door de ACVa op 15 april.*

## 5.2 Principe besluit

Op basis van de uitkomsten van de onderzoeken en de consultatiefase worden in concept twee onderwerpen uitgewerkt: 1) een tarievenkader OV en 2) een besluit tot invoering van nieuwe tariefmaatregelen. De besluitvorming van deze twee concepten verloopt als volgt:

- 10 juni 2020: Principe besluit BCVa  
De bestuurscommissie bespreekt het in concept voorliggende tarievenkader OV en het besluit tot invoering van nieuwe tariefmaatregelen en neemt hierover een principe besluit. Onderdeel van dit besluit is een reactie en afweging op de ontvangen reflecties van belanghebbenden in de consultatiefase.  
Dit principebesluit wordt ter advisering voorgelegd aan de Adviescommissie en het METROCOV.
- 10 juni 2020: Advisering adviescommissie  
De adviescommissie bespreekt het principe besluit zoals genomen door de BCVa op 10 juni 2020 en stelt haar advies op.
- 16 juni: Advisering METROCOV  
Het Metrocov bespreekt het principe besluit zoals genomen door de BCVa op 10 juni 2020 en stelt haar advies op.

## 5.3 Definitief besluit

- 8 juli 2020: Definitieve besluitvorming BCVa  
De Bestuurscommissie beslist definitief over een Tarievenkader OV en mogelijk invoering van nieuwe tariefmaatregelen. De adviezen van de Adviescommissie en het Metrocov worden daarin ter overweging meegenomen.

## 6. Uw reactie

We vinden het belangrijk dat we in deze fase van het proces alle kennis, kunde en ideeën benutten om tot een goede afweging en zo mogelijk implementatie te kunnen komen. Uw reactie wordt dan ook zeer op prijs gesteld.

Wij willen u vragen in uw reactie tenminste antwoord geeft op de onderstaande 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 tenminste gelijkblijvend, zodat noodzakelijke investeringen in het OV kunnen worden gedaan;
  - c. toegankelijkheid, zodat het OV voor alle doelgroepen (financieel) bereikbaar is en blijft.
2. Welke kansen en/of bedreigingen ziet u bij de verschillende tariefmaatregelen?
3. In welke mate sluiten de mogelijke tariefmaatregelen aan bij het lokale mobiliteitsbeleid van uw gemeente?
4. Welke concrete ideeën voor invoering (combinatie van) tariefmaatregelen wilt u meegeven?
5. Overige ideeën/ opmerkingen, wellicht onderwerpen die onderbelicht zijn gebleven.



## Bijlage 1: 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 – IenW);
    - 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 vlakkt 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/ keurvoorziening 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*

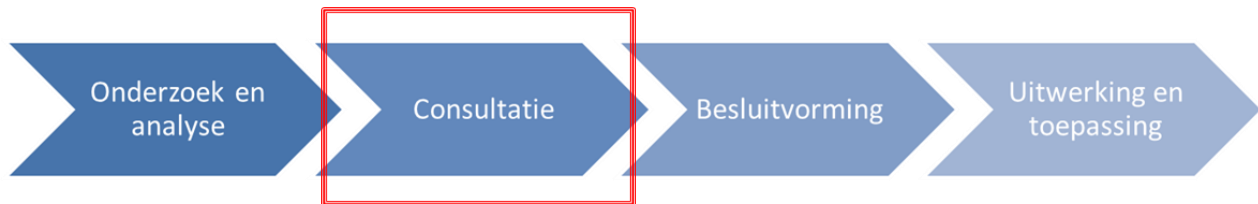
## 6. Planning

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.

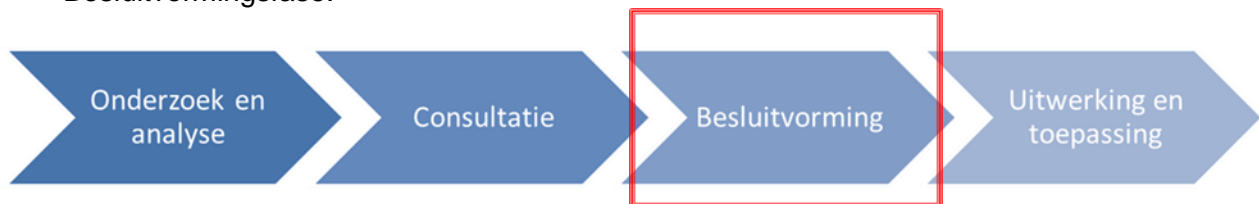
## Bijlage 2: Schematische weergave proces

### Consultatiefase:



- 6 februari 2020: Verzending consultatiememo
- 31 maart 2020: Uiterlijke datum ontvangst reacties
- 8 april 2020: Bespreking in Bestuurscommissie (BCVa)
- 15 april 2020: Bespreking in de Adviescommissie 'plus' (ACVa plus).

### Besluitvormingsfase:



### Principe besluit

- 10 juni 2020: Principe besluit BCVa
- 10 juni 2020: Advisering ACVa
- 16 juni 2020: Advisering METROCOV

### Definitief besluit

- 8 juli 2020: Definitieve besluitvorming BCVa