



NAAR MEER TARIEFSAMENHANG

Visie van Rover op tariefintegratie
binnen het openbaar vervoer

November 2019

Reizigersvereniging Rover

Utrechtseweg 59
3818 EA Amersfoort

info@rover.nl
www.rover.nl

ROVER

Samenvatting

Vijf voorstellen voor betere tariefsamenhang trein, tram, bus en metro

Drempelloos gebruik van het OV-netwerk is van groot belang voor de reiziger. De reis door de OV-keten moet vloeiend verlopen: met het gemak en de prijs van één reis en zonder hinder van concessiegrenzen. Het OV-netwerk moet voor de reiziger één samenhangend geheel vormen in structuur, dienstregeling en tarief. Kortom: één eenvoudige, samenhangende reis met bus, trein, tram en metro ongeacht welke vervoerder of concessieverlener de onderdelen van de reis bepaalt. Dan biedt het OV de reiziger een overzichtelijke en onbezorgde reis van deur tot deur.

Op het gebied van tarieven en reisproducten moet de samenhang worden verbeterd, met name op regionaal niveau (reizen tot 40 kilometer). Het OV wordt aantrekkelijker als reizigers abonnementen kunnen kopen die geldig zijn in zowel trein als bus/tram/metro en als er geen tariefbarrières zijn die het overstappen onnodig duur maken.

Rover doet in deze notitie vijf voorstellen waarmee de reiziger soepeler kan reizen over concessiegrenzen, waarmee reizen op korte afstanden over het spoor aantrekkelijker worden en de samenhang tussen trein en bus/tram/metro wordt versterkt. In deze voorstellen wordt de regionale tariefvrijheid behouden.

Voorstel 1: Geen dubbel basistarief bij een overstap binnen 35 minuten tussen trein en bus/tram/metro

Laat het OV zich als één systeem presenteren. Het moet niet uitmaken of je onderweg overstapt en tussen welke vervoermiddelen dat is. Door het basistarief bij een overstap tussen trein en bus/tram/metro niet dubbel in rekening te brengen, wordt een dergelijke reis niet duurder dan een reis over dezelfde afstand met één bus, met één trein, met twee bussen of met twee treinen (met uitzondering van verschillen in het kilometertarief).

Voorstel 2: Verlaging van het hoge minimumtarief van NS naar het basistarief van bus, tram en metro

Nu is bij NS een treinreis over 2 km nog even duur als een treinreis van circa 10 km. Korte reisafstanden per trein moeten goedkoper. Dan wordt de trein op korte afstanden ook een concurrent voor de auto. De trein kan zo ook een groter aandeel krijgen in het stadsgewestelijke vervoer. Hierdoor kunnen bus-, tram- en metronetwerken worden geoptimaliseerd. Bij een gelijk minimumtarief lopen reizigers niet meer tegen grote prijsverschillen tussen heen- en terugreis aan wanneer zij onderweg overstappen op bus, tram of metro.

Voorstel 3: Bied abonnementen aan die geldig zijn bij zowel bus, tram en metro als trein

In een samenhangend vervoersgebied met veel overstapbewegingen moeten frequente reizigers met één abonnement, of een aantrekkelijke combinatie van abonnementen, kunnen reizen met alle vervoermiddelen. Regionale abonnementen (bijvoorbeeld zone-abonnementen voor de bus) moeten dus ook geldig worden in de trein. Ook moeten trajectabonnementen voor de trein gecombineerd kunnen worden met aantrekkelijke abonnementen voor aansluitend regionaal vervoer.

Voorstel 4: Schaf verplichte routekeuze op het spoor af

Bij reizen met meerdere spoorvervoerders moeten reizigers die gebruikmaken van een eenmalige chipkaart of een trajectabonnement nu vaak vooraf hun route bepalen. Deze verplichte routekeuze is reizigersonvriendelijk en neemt flexibiliteit weg. Omdat reisplanners geen rekening houden met deze beperking, kunnen reizigers vervolgens niet meer blind een reisadvies volgen. Reizigers die maar met één spoorvervoerder reizen hebben vaak wel de keuze uit meerdere routes zonder dat zij dit merken in het tarief. Vervoerders kunnen de verdeling van de opbrengsten onderling regelen. De verplichte routekeuze moet daarom worden afgeschaft.

Voorstel 5: De eerste check-in bepaalt het kortingstarief bij overstap tussen vervoerders

Veel kortingsabonnementen zijn al geldig bij meerdere vervoerders. Het moet voor korting niet uitmaken of je overstapt van NS op Arriva of van NS op NS. Als je voor de spits incheckt met korting zou deze korting ook als je overstapt in de spits behouden moeten blijven, mits je overstapt binnen de daarvoor gestelde tijd (35 minuten).

Inhoud

Samenvatting.....	2
1. Waarom is verandering nodig?.....	5
2. Vormen van tariefsamenhang	8
3. Afspraken over tariefsamenhang	9
4. Voorstellen voor meer tariefsamenhang	13
Bijlage: verschillen in tariefopbouw, tariefhoogte en instaptarieven.....	18

1. Waarom is verandering nodig?

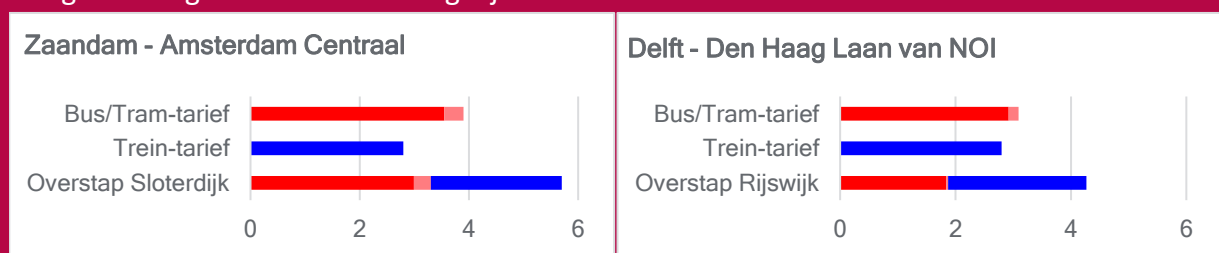
Voor reiziger onverklaarbare en onacceptabele prijsverschillen

Rover ontvangt regelmatig klachten van reizigers die niet begrijpen hoe het tarief van hun reis wordt bepaald. Dit betreft meestal tarieven voor reizen die zijn opgebouwd uit ritten met meerdere vervoerders op regionaal niveau (reizen tot 40 kilometer). Reizigers komen vaak met voorbeelden die bewijzen dat hun reis te duur is in vergelijking met andere vergelijkbare reizen met het OV. Zo is er veel onbegrip voor het dubbel opstaptarief wanneer een reiziger overstapt van trein op bus. Op korte afstanden leidt dit dubbele opstaptarief in combinatie met het hoge minimumtarief van NS tot grote prijsverschillen. Deze verschillen kunnen voor abonneementhouders oplopen tot meer dan €100 per maand (zie kader). Ook klagen reizigers die in de middagspits overstappen tussen een NS en Arriva-trein dat ze een deel van de reis geen korting krijgen terwijl reizigers die op hetzelfde moment overstappen van een NS op een NS trein of van een Arriva trein op een Arriva trein dit nadeel niet hebben. Reizigers vinden dit oneerlijk.

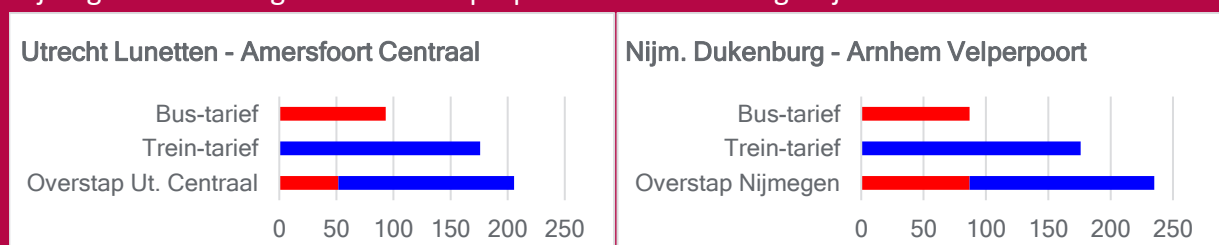
Prijsverschillen bij korte reisafstanden

Hieronder staan ter illustratie twee voorbeelden van reizen met bus/tram, met de trein (NS) of een overstap na 5 km bus/tram op de trein, telkens voor gelijke totale reisafstand.

Voorbeeld 10 km enkele reis: Tarief trein is enkele reis vol tarief. Tarief bus en tram heeft een marge vanwege verschillende mogelijke routes.



Voorbeeld 25 km maand abonnement vrij reizen: Tarief trein is op basis van NS Traject Vrij abonnement. Tarief bus gaat uit van het goedkoopste abonnement. Voor Utrecht Lunetten-Utrecht Centraal is dit het U-OV 1 sterabonnement, voor Utrecht Lunetten-Amersfoort Centraal is dit het U-OV Gemak Utrecht regio abonnement en voor Nijmegen Dukenburg-Nijmegen en Nijmegen Dukenburg – Arnhem Velperpoort is dit het Breng Vrij Maand abonnement.



Transparante tarieven en tariefsamenhang dragen bij aan modal shift

De samenhang in tarieven en reisproducten (zoals abonnementen) in het Nederlandse openbaar vervoer is veel minder klantvriendelijk dan andere aspecten van het OV, zoals dienstregeling en reisinformatie. Dit gebrek aan samenhang doet afbreuk aan de aantrekkelijkheid van het OV. Het belemmert op diverse plaatsen bovendien een optimale inrichting van het OV-netwerk en een optimaal gebruik van dat netwerk door de reizigers.

Vanuit het perspectief van de vervoerders zijn de prijsverschillen verklaarbaar, maar bij reizigers leidt dit tot onbegrip of zelfs tot de keuze om het OV links te laten liggen. Vanuit de maatschappelijke opgaven zoals de woningbouwplannen, de bereikbaarheidsopgave voor de binnensteden en het klimaat, is juist een modal shift nodig van autogebruik naar meer gebruik van het openbaar vervoer. Een transparant tariefsysteem met een meer integraal aanbod voor het hele OV draagt daaraan bij. Een optimaal netwerk ontleent zijn kracht niet aan onderlinge concurrentie tussen OV-diensten maar aan samenwerking tussen de aanbieders van OV-diensten.

Historie tariefintegratie

Van oudsher zijn er scheidslijnen tussen de tariefwerelden van verschillende vervoerbedrijven. In een ver verleden is al gebleken dat die scheidslijnen hinderlijk zijn voor veel reizigers en dat zij nadelig zijn voor de aantrekkelijkheid van het OV. Dit inzicht heeft al in de vorige eeuw geleid tot een tariefgemeenschap van spoorvervoerders, tot een nationaal tariefsysteem in het stads- en streekvervoer en tot lokale vormen van integratie van regionale treinen en stads- en streekvervoer.

Veel van deze vormen van tariefintegratie zijn ongedaan gemaakt na invoering van de Wet Personenvervoer 2000 (Wp2000). De beginselen van marktwerking en decentralisatie waarop de Wp2000 is gestoeld, kwamen op de voorgrond te staan. De OV-chipkaart maakte het mogelijk om enerzijds terug te keren naar de vrijheid om verschillende tarieven en reisproducten per vervoerder en/of per concessie te voeren en anderzijds toch tot één landelijke drager van vervoerbewijzen te komen. Zo zijn in het nieuwe millennium tegelijkertijd twee stappen in tegengestelde richting gezet: integratie van dragers en desintegratie van tarieven.

Toch zijn, om de meest ongewenste desintegratie-effecten tegen te gaan, bij en na de invoering van de OV-chipkaart afspraken gemaakt over vormen van tariefintegratie, hetzij binnen het regionaal vervoer, hetzij binnen het spoorvervoer, hetzij (in enkele provincies) tussen bus en regionale trein. Een overzicht daarvan staat in paragraaf 3.

Een nieuwe stap naar meer tariefsamenhang met behoud tariefvrijheid

Rover pleit voor meer tariefsamenhang. Ons doel is het OV eenvoudiger en aantrekkelijker te maken door ongewenste effecten weg te nemen. De opbouw van de tarieven moet voor de reiziger begrijpelijk en logisch zijn.

Algehele tariefintegratie is in ons op decentralisatie en marktwerking gestoelde OV-bestel moeilijk denkbaar. Het is wel mogelijk om meer samenhang te bereiken en tegelijkertijd regionale tariefvrijheid te behouden. Wat daarvoor nodig is, is de bereidheid van de bij het OV betrokken partijen om tot gezamenlijke afspraken te komen. Dit is in het belang van de reiziger en een betere benutting van het OV-systeem. Transparantie en samenhang maakt het systeem voor bestaande en nieuwe reizigers duidelijker en draagt bij aan een modal shift richting het openbaar vervoer. Wij streven nadrukkelijk niet na dat de reizigers door deze afspraken in totaal minder gaan betalen voor hun gebruik van het OV waardoor de vervoerbedrijven inkomsten zouden mislopen. Wat wij *wel* nastreven is dat de grote prijsverschillen tussen het reizen met één vervoerder en het reizen met meerdere vervoerders over dezelfde afstand verdwijnen. Naar onze mening kunnen de te maken afspraken prima passen binnen de wettelijke kaders van decentralisatie en marktwerking, net als de reeds bestaande afspraken over tariefsamenhang.

De tijd is rijp

Vervoerders en concessieverleners bezinnen zich momenteel op eventuele aanpassingen van tariefstructuren en reisproducten. Dit gebeurt allereerst omdat gewerkt wordt aan nieuwe betaalwijzen die vanaf 2021 de OV-chipkaart geleidelijk zullen vervangen. De nieuwe technologie voor OV-betalen kan nieuwe mogelijkheden bieden voor de tariefopbouw. Daarnaast streven de regionale overheden naar een actualisering van het huidige Landelijk Tarievenkader (LTK).

Het LTK is door Rijk en regionale overheden opgesteld bij de komst van de OV-chipkaart. Het werd wenselijk geacht, voor duidelijkheid voor de reiziger en OV-bedrijven, om binnen de regionale tariefvrijheid landelijke afspraken te maken over onderdelen van het tarievenbeleid. Deze afspraken zijn in zo min mogelijk aantal onderdelen vastgelegd¹. Zo is er voor het stads- en streekvervoer één landelijk geldend basistarief (vaste voet) afgesproken. Nu gewerkt wordt aan opvolgers van de OV-chipkaart is het tijd om te kijken of het oorspronkelijke doel van het LTK, helderheid voor de reiziger, voldoende is bereikt. Rover vindt dat voor dit doel verdergaande afspraken nodig zijn.

Leeswijzer

In deze notitie belichten wij achtereenvolgens diverse vormen van tariefsamenhang (paragraaf 2), bestaande afspraken over tariefsamenhang (paragraaf 3) en ons voorstel om deze afspraken aan te passen (paragraaf 4).

¹ https://www.dova.nu/sites/default/files/convenant_landelijk_tarievenkader_2009.pdf

2. Vormen van tariefsamenhang

Tariefsamenhang is een breed begrip waar diverse uitwerkingen onder kunnen vallen. De volgende uitwerkingen worden momenteel al in delen van Nederland concessiegrens-overschrijdend toegepast.

1: Integrale prijsberekening

Hierbij is de tariefopbouw overal gelijk, bijvoorbeeld: een vaste voet (basistarief) plus een afstandsafhankelijke component (kilometertarief), al of niet met een degressieve prijsopbouw, waarbij de vaste voet slechts éénmaal per reis wordt berekend – ook als er met verschillende vervoerders wordt gereisd. Een ander voorbeeld van gelijke tariefopbouw is een geografische indeling in tariefzones met een prijsstaffel die geen onderscheid maakt tussen het al of niet reizen met verschillende vervoerders. Binnen de gelijkvormige tariefstructuur is er ruimte om te variëren met het tarief² of de grootte van zones.

2: Productgeldigheid over de concessiegrens heen

Ook zonder gelijkheid in tariefopbouw, kunnen reisproducten (abonnementen en eenmalige reis- of kortingsrechten) worden ontworpen waarvan de reisrechten op een duidelijk omschreven deel van het totale netwerk gelden in meerdere concessies of delen van concessies. Een voorbeeld zijn de verschillende kortingsabonnementen.

3: Korting bij combinatie van reisproducten

Er wordt korting verleend wanneer een reiziger genoodzaakt is om meerdere reisproducten aan te schaffen om zijn gehele OV-keten met verschillende vervoerders te dekken.³ Met het aanschaffen van zo'n productencombinatie in één transactie is ook het gemak van de reiziger gediend.

Wellicht zijn met de mogelijkheden van het toekomstige OV-betaalsysteem ook nog andere uitwerkingen van tariefsamenhang denkbaar. Rover heeft geen uitgesproken voorkeur voor één bepaalde vorm. Het gaat ons er om dat ongewenste effecten voor reizigers op een netwerk dat door verschillende OV-aanbieders wordt bediend, verdwijnen. En dat de overzichtelijkheid in het aanbod en de aantrekkelijkheid van het OV worden vergroot.

² De consequentie van prijsvariëaties in het basistarief of variëaties in de toepassing van degressie op het kilometertarief kan wel zijn dat prijsverschillen optreden voor dezelfde reis in heen- en terugrichting. Dit is momenteel reeds het geval bij de integrale prijsberekening op het spoorwagernet.

³ Een voorbeeld uit het verleden was het stads-/streekvervoersupplement voor een of meer zones bij een trajectabonnement voor de trein. Zie voor enkele actuele voorbeelden paragraaf 3.2.

3. Afspraken over tariefsamenhang

Vervoerders zijn niet vrij om al hun tarieven te bepalen. Er gelden verschillende landelijke afspraken om te komen tot tariefsamenhang. Ook zijn in verschillende concessies afspraken over tariefsamenhang vastgelegd. In deze paragraaf staat een overzicht van de huidige afspraken ten aanzien van de prijsberekening en de geldigheid van reisproducten zoals abonnementen over concessiegrenzen heen.

3.1: Prijsberekening bij reizend specificeren

Op dit moment bestaan de hieronder genoemde afspraken over integrale prijsberekening tussen verschillende concessies. In sommige gevallen zijn deze al bij de introductie van het 'reizend specificeren'-tarief⁴ afgesproken (in het LTK), in andere gevallen zijn ze later ingeregeld na klachten en onder politieke druk (commissie-Meijdam) of bij aanbesteding van gecombineerde trein- en busconcessies.

Er zijn twee hoofdtariefstructuren voor reizend specificeren:

A. *Het NS-tarief*

Kenmerken: een vaste voet van ongeveer €1 plus een degressief tarief per tarifeenheid⁵, met een minimum van 8 tarifeenheden. Dit leidt tot een minimumtarief van €2,40⁶. De NS-tariefopbouw wordt toegepast op het hoofdrailnet, de regionale treindiensten in Fryslân en Groningen, de regionale R-net-treindienst Gouda-Alphen aan den Rijn en op de Valleilijn. Bij de regionale treindiensten vindt geen afronding plaats en wijkt de prijs iets af (met uitzondering van R-net Gouda-Alphen aan den Rijn).

B. *Het regionale tarief*

Kenmerken: een landelijk in het LTK afgesproken basistarief van €0,96 plus een per concessie wisselend tarief per kilometer. De regionale tariefstructuur geldt op de overige regionale treindiensten en in alle bus, trams en metro's. Op de stadsbus in Lelystad geldt een eenheidstarief ongeacht de ritafstand; dit kan ook opgevat worden als de optelsom van het basistarief uit het LTK plus een vast aantal kilometers.

⁴ Bij 'reizend specificeren' wordt de ritprijs bepaald door in- én uitchecken. Dit is van toepassing bij reizen op saldo en reizen op rekening.

⁵ Een tarifeenheid staat gelijk aan ongeveer een kilometer, maar heeft geen vaste lengte. Per traject is het aantal tarifeenheden door NS vastgesteld. Het aantal tarifeenheden op een traject kan worden aangepast. NS heeft in het verleden wel eens het aantal tarifeenheden op een specifiek traject aangepast met als doel reizen over langere afstanden via dat traject goedkoper te maken.

⁶ In deze notitie wordt uitgegaan van de tarieven per 1-1-2019, voor de trein: tweede klasse.

Voor de prijsberekening bij overstappen gelden de volgende afspraken:

Van trein op trein

1. Bij een overstap binnen 35 minuten tussen verschillende vervoerders, wanneer de reiziger *geen* reisproduct heeft waarvoor op het moment van overstap andere voorwaarden gelden dan op het voorafgaande deel van de reis, geldt:
 - het basistarief wordt niet opnieuw berekend;
 - tariefdegressie (langeafstandskorting) wordt over de hele treinreis berekend.
2. Bij een overstap binnen 35 minuten tussen verschillende vervoerders, wanneer de reiziger *wel* een reisproduct heeft waarvoor op het moment van overstap andere voorwaarden gelden dan op het voorafgaande deel van de reis (bijvoorbeeld dalurenkorting), geldt:
 - het basistarief wordt niet opnieuw berekend;
 - elk tariefdeel wordt berekend voor de dan geldende voorwaarden
3. Bij een overstap binnen 35 minuten tussen dezelfde vervoerders geldt:
 - het basistarief wordt niet opnieuw berekend;
 - de voorwaarden die golden bij het eerste incheck moment zijn van toepassing op de hele reis
 - wanneer sprake is van tariefdegressie (langeafstandskorting) wordt deze over de hele treinreis berekend;

Van bus/tram/metro op bus/tram/metro

1. Bij een overstap binnen 35 minuten wordt het basistarief niet opnieuw berekend, ook als het een overstap tussen verschillende vervoerders betreft.
2. De leeftijdskorting voor 4-11 jaar en 65+ wordt door alle vervoerders automatisch toegepast wanneer met een persoonlijke OV-chipkaart wordt gereisd.

Van trein op bus/tram/metro of omgekeerd

1. Het basistarief wordt opnieuw berekend bij een overstap tussen bus en NS-trein
2. Het basistarief wordt niet opnieuw berekend bij een overstap tussen bus en *regionale* trein in Overijssel, Achterhoek-Rivierenland, Limburg en op/van de R-net-treindienst Dordrecht-Geldermalsen. Vanaf 2020 zou deze vorm van tariefsamenhang ook moeten gelden voor de treindiensten in Fryslân en Groningen, eveneens alleen ten opzichte van *regionale* treindiensten.

3.2: Geldigheid reisproducten over concessiegrenzen heen

Als 'reisproducten' worden beschouwd: abonnementen en eenmalige reis- of kortingsrechten die vooraf zijn gedefinieerd. Op dit moment bestaan meerdere reisproducten die geldig zijn in verschillende concessies. In de meeste gevallen waar bus, tram of metro bij betrokken zijn, maken deze afspraken deel uit van het LTK van de regionale concessieverleners. Het LTK geldt in principe niet voor het vervoer per trein tenzij de desbetreffende concessieverlener, na overleg met de betrokken vervoerder heeft bepaald dat (delen van) het LTK wel geldig zijn in de regionale trein. In andere gevallen zijn deze afspraken ingeregeld bij aanbesteding van multimodale (trein/bus) concessies.

Geldig in al het OV

Een aantal reisproducten is vanuit een bepaalde behoefte op nationaal niveau geïnitieerd en zijn geldig in al het OV. Dit betreft het Studentenreisrecht en de verschillende varianten van het Holland Travel Ticket.

Geldig in de trein

1. Het door NS ontwikkelde standaard productenpalet omvat diverse abonnementen met recht op korting en/of vrij reizen en daarnaast een aantal eenmalige producten zoals enkele reis, dagkaart fiets/hond, samenreiskorting en keuzedagen. Doordat dit productenpalet tevens geldig is op de treindiensten van de regionale vervoerders, heeft dit het karakter van een nationaal treinassortiment gekregen.
2. Een trajectabonnement kan ook voor een traject met meerdere vervoerders gekocht worden, de prijs wordt berekend als één doorgaande reis en is dus lager dan de optelsom van aparte trajectabonnementen.

Geldig in bus/tram/metro

1. De decentrale concessieverleners hebben in overleg met hun vervoerders een beperkt nationaal abonnementenpalet afgesproken dat is vastgelegd in het LTK en geldig is in alle bus, trams en metro's. Dit zijn: Altijd Korting, Netabonnement (al of niet in combinatie met een algemeen treinabonnement, als 'OV Vrij') en Budget Zeker (alleen voor de zakelijke grootverbruikersmarkt)⁷. Deze producten worden door alle BTM-vervoerders verkocht.
2. Regionale concessieverleners en vervoerders maken per concessie keuzes omtrent het productenpalet voor BTM. In sommige gevallen hebben naburige concessieverleners afspraken met elkaar gemaakt over gelijkvormigheid en acceptatie van bepaalde producttypen, bijvoorbeeld zone-abonnementen die geldig zijn over concessiegrenzen heen.

⁷ Opgemerkt moet worden dat de nationaal geldige productformules - OV-jaarabonnement, Altijd Korting en Holland Travel Ticket - dusdanig zijn geprijsd dat zij alleen interessant zijn bij zeer intensief OV-gebruik.

3. Enkele regionale concessieverleners en vervoerders hebben afspraken gemaakt over gemeenschappelijke eenmalige reisproducten met geldigheid over concessiegrenzen heen, zoals losse ritten of één- of meerdaagse toeristenkaarten voor vrij reizen binnen een bepaald gebied.

Geldig in bus/tram/metro en trein

1. De BTM-abonnementen uit het LTK kunnen in combinatie worden gekocht met het overeenkomstige treinabonnement. Deze hebben dan een lagere prijs. (Voor Budget Zeker geldt het trajectabonnement als overeenkomstig treinabonnement).
2. Binnen sommige multimodale concessies zijn busabonnementen ook op de tot die concessie behorende regionale treindiensten geldig. Of er wordt korting gegeven op een busabonnement in combinatie met een treinabonnement.
3. Rond Utrecht en Almere bestaan naast de sterabonnementen voor bus en tram ook varianten die tevens als vrij-reizenabonnement geldig zijn op NS-treindiensten in de regio.



4. Voorstellen voor meer tariefsamenhang

Uit de vorige paragraaf blijkt dat in meerdere regio's al vormen van integrale prijsberekening en/of productgeldigheid bestaan voor zowel bus als trein. Op het hoofdrailnet bestaan dit soort gecombineerde abonnementen voor bus en trein vooralsnog alleen in Utrecht en Almere.

De behoefte aan een meer integrale tarieftoepassing bij het reizen met trein en bus/tram/metro bestaat in heel Nederland. Het implementeren van een integrale prijsberekening en/of productgeldigheid voor het gehele OV stelt uitdagende eisen aan het bestaande OV-chipkaartsysteem. De huidige toepassingen beperken zich immers veelal tot het spoorwegnet (met een overzichtelijk aantal stations) of tot één vervoerder binnen één concessie. De verplaatsing van de ritprijsberekening door de kaartlezer naar de backoffice van de vervoerders neemt in het nieuwe OV-betaalsysteem belangrijke technische hindernissen weg. Daarom is dit het moment om over aanpassingen van tariefregels na te denken.

Meer toepassingen van integrale prijsberekening en/of productgeldigheid nemen voor de reiziger de extra kosten van concessiegrens-overschrijdend reizen weg. Het gevolg is dat de vervoerders hetzelfde bedrag aan inkomsten van de bestaande reizigerspopulatie kwijtraken. Daar staat tegenover dat het OV eenvoudiger en aantrekkelijker wordt en daarmee meer reizigers trekt.

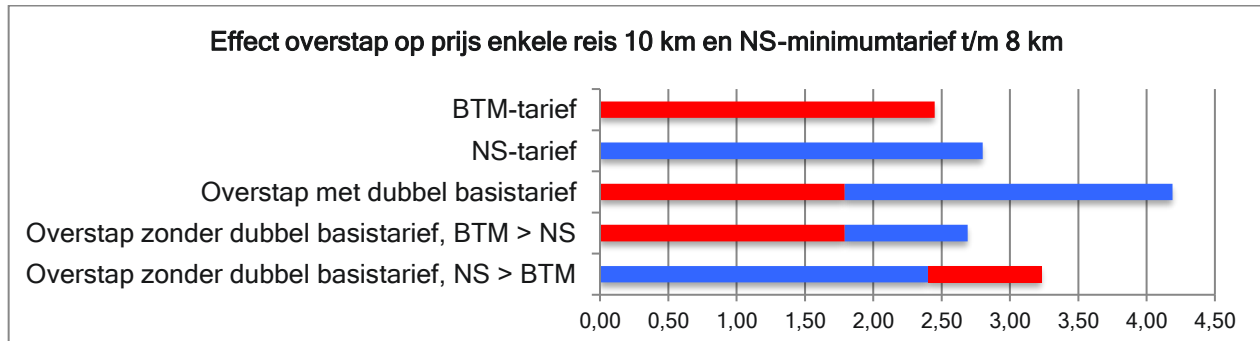
Wij stellen de volgende concrete wijzigingen voor:

Voorstel 1: Geen dubbel basistarief bij een overstap binnen 35 minuten tussen trein en bus/tram/metro

Het moet niet uitmaken of je onderweg overstapt en tussen welke vervoermiddelen dat is. De algemene regel moet worden dat reizigers tijdens één reis het basistarief slechts één keer moeten betalen. De tariefregels bestaan hier al voor, het dubbele basistarief voor overstappen tussen treinen van verschillende vervoerders is immers al afgeschaft. In de meeste multimodale bus-/treinconcessies passen regionale vervoerders deze regel ook toe bij overstappen tussen bus en regionale trein. Het dubbele basistarief bestaat momenteel alleen nog bij een overstap tussen NS treinen en bus/tram/metro.

Door het basistarief bij een overstap tussen trein en bus/tram/metro niet dubbel in rekening te brengen, wordt een dergelijke reis niet duurder dan een reis over dezelfde afstand met één bus, met één trein, met twee bussen of met twee treinen (met uitzondering van verschillen in het kilometertarief).

Onderstaand diagram laat als voorbeeld achtereenvolgens zien wat de prijs van een enkele reis van 10 km is bij alléén BTM-tarief⁸ en alléén NS-tarief, bij een overstap tussen beide ‘tariefwerelden’ halverwege de reis, en wat de prijs van de enkele reis zou zijn bij een integrale prijsberekening zonder dubbel basistarief.



Voorstel 2: Verlaging van het hoge minimumtarief van NS naar het basistarief van bus, tram en metro

Zoals uit bovenstaande grafiek blijkt, kan het achterwege laten van het dubbele basistarief tot sterk verschillende prijzen voor de heen- en terugreis leiden. Een reis waarbij eerst wordt gereisd met het NS-tarief en vervolgens wordt overgestapt op een bus, tram of metro voor het regionale tarief is veel duurder dan de terugreis. Dit is uiteraard onwenselijk. Oorzaak is het minimumtarief van NS dat als basistarief wordt gehanteerd, maar dat wel veel hoger is dan het basistarief voor bus/tram/metro. De consumentenorganisaties in het Locov hebben in voorbije jaren, vanwege dit ‘asymmetrische’ effect op de prijs van treinreizen met NS en een andere vervoerder, al enkele malen in adviezen aan NS gepleit voor een verlaging van dit hoge minimumtarief.

Een andere reden om het hoge minimumtarief bij NS te verlagen is omdat het huidige hoge minimumtarief een ontmoedigend effect heeft op het gebruik van de trein op kortere afstanden. Deze negatieve prikkel past niet meer bij de rol die de trein ook op korte afstanden moet spelen. Binnen het stadsgewestelijk vervoer zou gestreefd moeten worden naar een meer samenhangend netwerk van trein, metro, tram en bus. Idealiter wordt het minimumtarief voor de NS-treinen verlaagd tot het niveau van het basistarief voor bus, tram en metro. Hierdoor wordt de tariefberekening transparant voor alle reizigers en is er geen asymmetrisch effect meer⁹. Hiervoor is het nodig dat NS het minimum van 8 tariefeenheden loslaat en dus voor reizen t/m 8 tariefeenheden verschillende prijzen gaat hanteren afhankelijk van het aantal tariefeenheden.

⁸ Gerekend is met een gemiddeld BTM-km-tarief van €0,165.

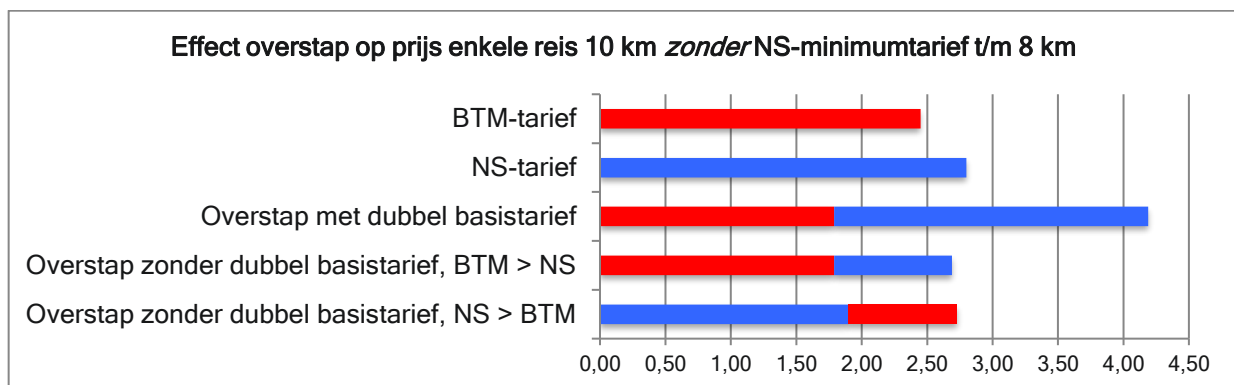
⁹ Behoudens situaties waar de asymmetrie wordt veroorzaakt door verschillen in de prijsdegressie van het tarief.

Hiermee worden ook vreemde verschillen in prijzen tussen NS en regionale spoorvervoerders opgeheven. Kleine verschillen in tarieven zijn logisch gezien de regionale tariefvrijheid. Het is echter niet aan reizigers uit te leggen dat voor een treinreis van Venlo naar Blerick bij Arriva € 1,36 moet worden betaald. Maar dat diezelfde reizigers € 2,40 kwijt zijn als zij 4 minuten later met NS reizen.

Per saldo zullen door verlaging van het NS-minimumtarief ritten en abonnementen voor trajecten korter dan 8 tariefeenheden bij NS goedkoper worden. Bijvoorbeeld Haarlem-Overveen (2 tariefeenheden) wordt dan goedkoper dan Haarlem-Zandvoort (8 tariefeenheden). Dit is eveneens noodzakelijk aangezien de huidige prijs voor automobilisten totaal niet concurrerend is.

De verwachting is dat dit lagere tarief er toe zal leiden dat de trein op deze korte afstanden vaker zal worden gebruikt. Het OV als geheel wordt hierdoor aantrekkelijker. Ook wordt betere netwerkoptimalisatie mogelijk ('visgraatsysteem' met bussen die aansluiten op de treinen).

Onderstaand diagram laat het effect zien bij de voorbeeldreis van 10 km zonder en met overstap.



Meerdere grootstedelijke agglomeraties in andere Europese landen hebben een dergelijke maatregel al doorgevoerd. Vaak is zelfs gekozen voor het volledig integreren van de tarieven van stadsgewestelijke treindiensten en metro, tram en bus. Ook Rover is daar voorstander van. Maar ook als die stap in Nederland (nog) niet gezet zou worden, betekent een verlaging van het minimumtarief van NS tot het niveau van het basistarief voor bus, tram en metro al een belangrijke verbetering.

Voorstel 3: Bied abonnementen aan die geldig zijn bij zowel bus, tram en metro als trein

Vervoerders, concessieverleners en ook consumentenorganisaties zien allerlei redenen om na te denken over aanpassingen of vernieuwingen van het huidige abonnementenpalet nu er straks nieuwe OV-betaalsysteem worden geïntroduceerd. Dat is een studie en een discussie apart, waaraan wij graag onze bijdrage leveren. In het kader van deze notitie beperken wij ons tot opvattingen ten aanzien van bestaande abonnementsvormen, in het kader van een betere afstemming tussen trein en BTM.

In een samenhangend vervoersgebied met veel overstapbewegingen moeten frequente reizigers met één abonnement of een aantrekkelijke combinatie van abonnementen kunnen reizen. Daarbij stellen wij tevens de eis dat een afgekocht reisrecht in voldoende verschillende schaalgroottes verkrijgbaar is, zodat reizigers een maat kunnen kiezen die redelijk past bij hun dagelijks reispatroon.

Op het spoorwegnet is dit tussen NS en regionale vervoerders goed geregeld met het trajectabonnement. Ook bij een aantal clusters van BTM-concessies, al of niet van verschillende concessieverleners, is dit het geval. Daarnaast zijn er op diverse plaatsen goede voorbeelden van regionale abonnementen die tevens geldig zijn op de trein.

Rover wil graag ook elders in Nederland abonnementen voor frequente reizigers die binnen een logisch domein geldig zijn op BTM én trein. Bij de abonnementsvorm afgekocht reisrecht kan dit in twee richtingen worden uitgewerkt:

1. OV-vrij abonnement binnen een afgebakend gebied (zone-abonnementen).
2. Traject Vrij-abonnementen waarbij met korting een OV-vrij-abonnement voor voor- en/of natransport kan worden aangeschaft (zone-supplement).

De eerste uitwerkingsrichting is aantrekkelijk voor reizigers die vooral binnen een regio reizen. De tweede richting komt tegemoet aan forenzen die een langere treinreis afleggen. In beide gevallen kan uit de in- en uitcheckdata exact worden opgemaakt hoe vaak per vervoerder is gereisd. Door deze 'schaduw-ritprijsberekening' kan een eerlijke opbrengstverdeling tussen de vervoerders tot stand komen. Dit werkt goed in de landsdelen die reeds zone-abonnementen kennen.

Doordat de BTM-zone-abonnementen in diverse regio's zijn afgeschaft, is er momenteel geen landelijke formule in het huidige productenpalet. Wij zien graag in Nederland in elke regio weer zowel zone-abonnementen terugkomen als zone-supplementen die met korting bij een Traject-Vrij-abonnement kunnen worden aangeschaft. Idealiter zijn deze zone-abonnementen en zone-supplementen ook geldig in alle treinen. Zolang hierover geen landelijke afspraken zijn verdienen bestaande regionale maatwerkoplossingen zoals in Groningen, Utrecht en Almere navolging.

Abonnementen voor bus, tram, metro én trein binnen een regio

In Utrecht kost het U-OV Gemak Utrecht Regio abonnement per maand 93,10 euro. Dit abonnement is geldig in alle bussen, treinen en trams in en rond de stad. Een reiziger kan dagelijks met de trein van Hollandsche Rading naar Houten Castellum (21 tariefeenheden) en daarnaast onbepakt bus en tram gebruiken.

Dit staat in schril contrast met de reiziger die dagelijks reist met de trein Nijmegen – Arnhem Velperpoort (20 tariefeenheden). Dit kost 148 euro per maand (Traject Vrij) en dan kan de reiziger nog geen gebruik maken van de bussen in de regio.

Voorstel 4: Schaf verplichte routekeuze op het spoor af

Sinds 2014 worden reizigers in sommige gevallen verplicht om vooraf een route vast te leggen bij een reis die met verschillende spoorvervoerders kan worden afgelegd. Dit geldt zowel bij eenmalige chipkaarten (enkele reizen) als bij trajectabonnementen. De verplichte routekeuze moet ervoor zorgen dat vervoerders geen inkomsten mislopen doordat reizigers kiezen voor de duurdere route zonder daar ook voor te betalen.

Deze maatregel is reizigersonvriendelijk omdat dit van reizigers verwacht dat zij schijnbaar eerst de spoorkaart bestuderen voordat zij een kaartje kopen. Bovendien laat de reisplanner wel gewoon alle opties zien waarbij de reiziger zelf moet bedenken dat hij of zij niet van alle getoonde mogelijkheden gebruik mag maken.

De verplichte routekeuze houdt ook geen rekening met het feit dat de snelste routekeuze soms afhankelijk is van het tijdstip. Als reizigers echter vooraf een route hebben gekozen, kunnen ze niet makkelijk switchen naar de andere route wanneer dit toch aantrekkelijker blijkt.

Abonnementshouders kunnen kiezen voor de goedkoopste route of voor een vrije routekeuze door de duurste optie te kiezen. Deze laatste optie betekent dat deze reiziger meer moet betalen terwijl hij niet altijd de duurdere route zal gebruiken. Reizigers die geen gebruik maken van meerdere spoorvervoerders hebben op vergelijkbare trajecten met meerdere routes dit probleem niet.

Of reizigers nu reizen met één vervoerder of met meerdere vervoerders: ze moeten altijd de snelste of meest directe route kunnen kiezen en daarbij niet gehinderd worden door verplichte routekeuzes vooraf. Vervoerders kunnen dit onderling verrekenen omdat uit chipkaartdata of steekproeven af te leiden is hoe de verdeling van de reizigers over de verschillende routes is.

Voorstel 5: De eerste check-in bepaalt het kortingstarief bij overstap tussen vervoerders

Als een reiziger voor de spits met korting incheckt bij NS, moet deze korting ook blijven gelden als hij in de spits overstapt op deze andere vervoerder (zolang het gaat om een kortingsvorm die bij beide vervoerders geldig is). Zo krijgen de reizigers die overstappen tussen vervoerders dezelfde voordelen als reizigers die overstappen binnen het domein van één vervoerder. Bij de nieuwe betaalwijzen wordt het mogelijk om dit te regelen in de back-office.

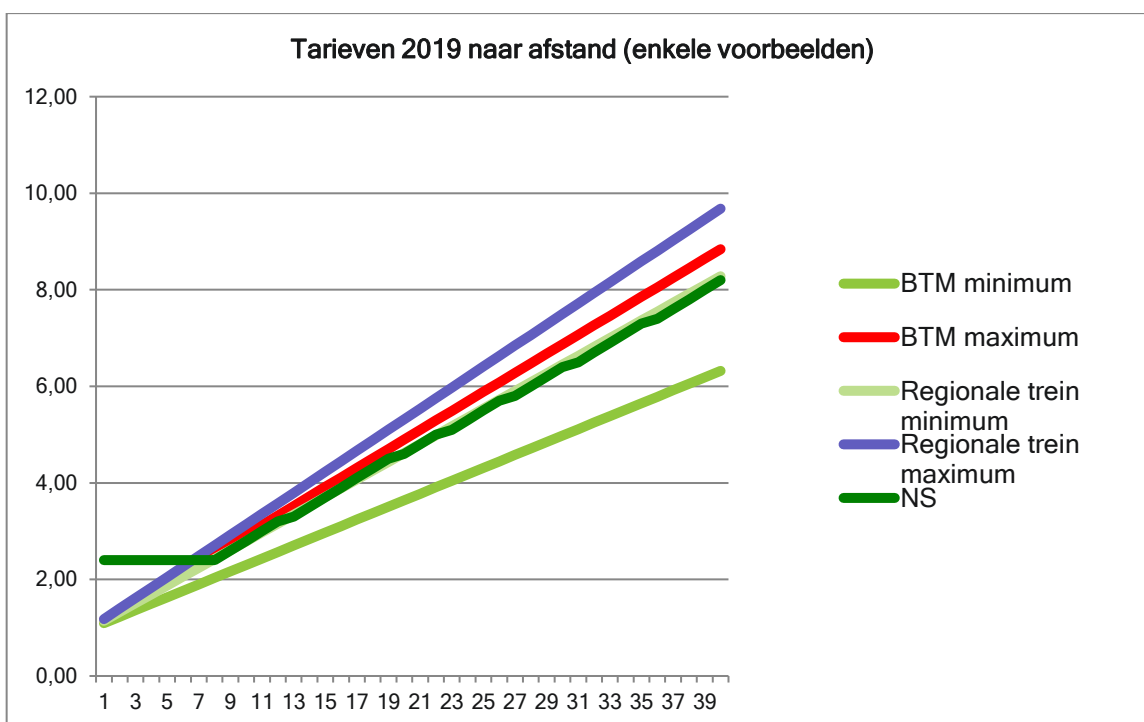
Bijlage: verschillen in tariefopbouw, tariefhoogte en instaptarieven

Deze bijlage geeft inzicht in de verschillen binnen en tussen de regionale tarieven en het NS-tarief.

Bij de regionale tarieven geldt overal een vaste voet ('basistarief') van €0,96. De km-prijzen bus/tram/metro variëren, afgerond op hele centen¹⁰, van €0,15 tot €0,17 in de vier grote steden en van €0,13 tot €0,20 daarbuiten. De km-prijzen van regionale treindiensten variëren van €0,18 tot €0,22.

Het NS-tarief is in 2019¹¹ gebaseerd op, eveneens afgerond, een vaste voet van circa €1, plus een degressief km-tarief¹² dat bij 8 km €0,18 bedraagt en vooral bij afstanden boven 100 km duidelijk gaat dalen, naar €0,13 bij 200 km. Het tarief voor 8 km geldt ook voor alle afstanden beneden 8 km; daardoor is het minimumtarief bij NS duidelijk hoger dan het basistarief in het regionaal vervoer.

Onderstaande grafiek brengt de verschillen in beeld voor afstanden tot 40 km. Van de regionale tarieven worden alleen het laagste en hoogste tarief voor BTM en voor regionale treindiensten getoond om het beeld overzichtelijk te houden.



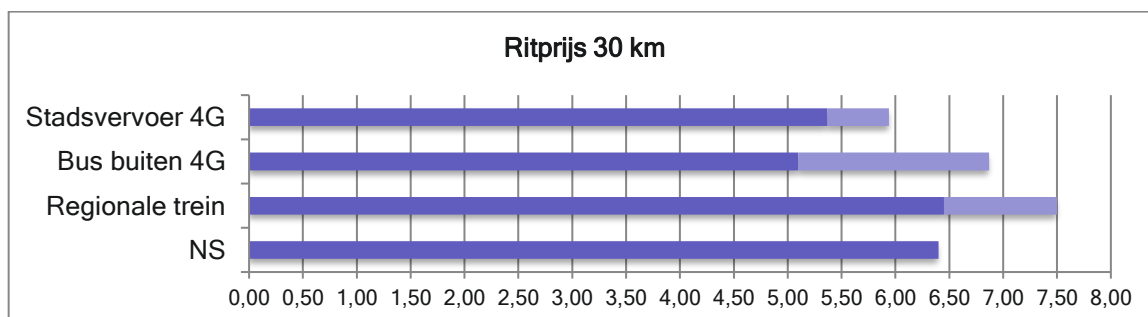
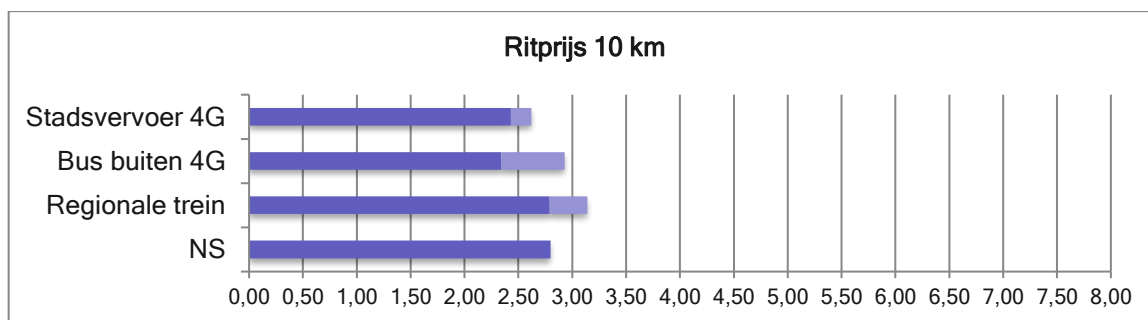
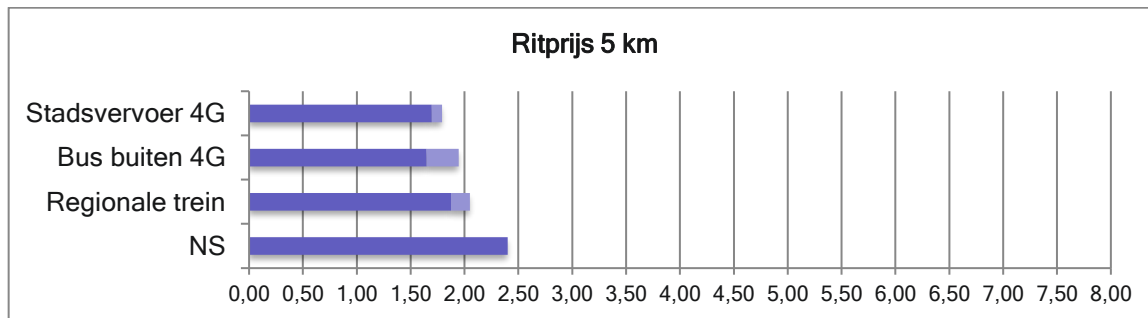
¹⁰ In de tariefberekening wordt gewerkt met prijzen in tienden van centen.

¹¹ NS kan van jaar tot jaar variëren met de vaste voet, de afstandsdegressie en het minimumtarief, zolang het gewogen resultaat (althans voor de tweede klasse) maar binnen de tariefrestricties van de concessie voor het hoofdrailnet blijft.

¹² NS spreekt niet van kilometers maar van tariefeenheden, omdat op diverse trajecten met een groter of kleiner aantal tariefeenheden wordt gerekend dan het feitelijke aantal baankilometers.

De verschillende componenten van de tariefopbouw – vaste voet, km-tarief en eventueel minimumtarief – werken verschillend door op kortere en langere reisafstanden. Dat is ook de bestaansreden van deze tariefcomponenten.

Onderstaande grafieken geven een inzicht in de verschillen binnen en tussen de regionale tarieven en het NS-tarief op verschillende reisafstanden. De bandbreedten binnen de regionale tarieven zijn in een lichtere tint aangegeven.



Instaptarieven en correctietarieven

De meer integrale tarieftoepassing die wij bepleiten heeft geen gevolgen voor de instaptarieven ('borg') die gelden bij reizen op saldo respectievelijk de correctietarieven die gelden bij reizen op rekening. Deze tarieven kunnen blijven verschillen per modaliteit omdat nog steeds apart wordt ingecheckt voor trein, metro, tram en bus. Het is overigens nog de vraag op welke wijze het nieuwe OV-betaalsysteem zal omgaan met de eis van een borg bij de opvolger van de huidige betaalwijzen

Momenteel gelden de volgende instaptarieven:

- Bij NS is het instaptarief €20 voor een anonieme of persoonlijke OV-chipkaart zonder abonnement. Voor een OV-chipkaart met Dal Vrij, Weekend Vrij, Dal Voordeel, Altijd Voordeel, Voordeelurenabonnement of Studentenreisproduct is dit €10. Voor Weekend Vrij en Dal Vrij geldt dat alleen buiten de periode van onbeperkt reizen. Voor Altijd Vrij en Traject Vrij geldt geen instaptarief. Bij regionale treindiensten van andere vervoerders is het instaptarief €10. Reizen op saldo per trein kan alleen als het saldo voldoende is om het instaptarief te kunnen betalen.
- Bij bus, tram en metro geldt een instaptarief van €4. Hierop zijn wel enkele uitzonderingen bij lange lijnen waar een hoger instaptarief geldt. Met een kaartsaldo van €0 kan echter nog wel worden ingecheckt. Deze regels liggen vast in het LTK.

Het hoge instaptarief bij de trein houdt verband met de mogelijkheid om tussen het punt van in- en uitchecken lange ritten met een hoge prijs te maken. Bij bus, tram en metro is de maximale ritlengte veel korter. Het LTK staat wel uitzonderingen op het instaptarief van €4 toe op lijnen waar de ritprijs altijd of in veel gevallen hoger is dan €4. De reden van de lagere incheckdrempel van €0 is dat op bus- en tramhaltes meestal geen oplaadmogelijkheid bestaat. In het voertuig is die er soms wel.