

## **Project 61**

### **Eindbeeldstudie**

### **Locale voordeeltarieven**

# Inhoudsopgave

<b>Inhoudsopgave</b>	<b>2</b>
<b>Documentgegevens</b>	<b>3</b>
<b>Managementsamenvatting</b>	<b>4</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>5</b>
<b>2 Studieresultaten</b>	<b>6</b>
2.1 De huidige (papieren) situatie	6
2.2 De mogelijkheden na de komst van de chipkaart	6
<b>3 Conclusies en aanbevelingen</b>	<b>8</b>

## Documentgegevens

### Versiebeheer

Versie	Datum	Auteur	Wijziging
1	270110	Eric Köhler	
2	180210	Eric Köhler	Aanpassingen nav kanttekeningen van Rikie Boevink en Marcel Weijers
3	300310	Eric Köhler	Aanpassingen nav bespreking in Klantenoverleg vervoerders, IPO vakberaad en SkVV OV chipkaartoverleg

### Betrokken partijen

De volgende personen zijn betrokken bij het opstellen van het document en bevestigen kennis te hebben genomen van de inhoud van dit document en zijn hiermee akkoord.

Naam	Namens	Rol	Datum	Versie
Eric Köhler	SkVV	schrijver		1
Björn Edelenbos	IPO	Lid projectgroep		1
Gerben Nelenmans	TLS	Lid projectgroep		1
Eric Köhler	SkVV	schrijver	1 april '10	3

## Managementsamenvatting

In de eindbeeldtekst van de consumentenorganisaties staat het volgende: lokale voordeeltarieven waren de afgelopen jaren geen probleem en zijn dat ook in de toekomst niet. In dit project, dat alleen betrekking heeft op het regionale openbaar vervoer, wordt beschreven wat de mogelijkheden zijn voor zover we dat nu kunnen overzien.

Onder meer de decentralisatie van het openbaar vervoer heeft ertoe geleid dat er naast het landelijk geldende Nationaal Vervoerbewijs lokale en regionale voordeeltarieven bestaan. De diversiteit hiervan is groot. Deze kaartjes kennen een stijgend aandeel in de omzet, in sommige regio's zelfs tot 40%.

De chipkaart maakt, op dat ene reis- en betaalmiddel, differentiatie van tarieven mogelijk. De chipkaart is in de eerste plaats bedoeld om de reiziger gemak te bieden: hij reist met één kaart door de openbaar vervoerketen. Dit gemak betekent een beperking van het aantal tariefmogelijkheden. Reizigers moeten niet constant het gevoel krijgen dat zij wellicht teveel betalen omdat er een heleboel andere tariefmogelijkheden zijn. Tarieven moeten inzichtelijk en begrijpelijk zijn. Het is bovendien ook wenselijk de systeemcomplexiteit in technische zin te beperken. Het devies voor alle betrokken partijen moet daarom zijn: 'keep it simple'.

Dat neemt niet weg dat er diverse mogelijkheden zijn voor lokale voordeeltarieven, zowel in de vorm van kortingproducten, van lage kilometertarieven of van een volledig afgekocht reisrecht voor één enkele rit of reis. Papieren kaartjes blijven ook mogelijk. Of er lokale of regionale voordeeltarieven zijn, wordt decentraal bepaald.

# 1 Inleiding

Overleg tussen consumentenorganisaties en de partijen verenigd in het regieteam OV-chipkaart heeft geleid tot een gezamenlijk gedragen wens om 15 studieprojecten over het Eindbeeld van de OV-chipkaart uit te voeren. Vanuit de partijen verenigd in het regieteam OV-chipkaart is opdracht gegeven tot het realiseren en faciliteren van deze studieprojecten.

Het vertrekpunt van de studieprojecten wordt gevormd door de elementen die door de consumentenorganisaties zijn geformuleerd en de standpunten van de partijen vertegenwoordigd in de regiegroep.

In de eindbeeldtekst van de consumentenorganisaties staat het volgende: lokale voordeeltarieven waren de afgelopen jaren geen probleem en zijn dat ook in de toekomst niet. In dit project wordt beschreven wat de mogelijkheden zijn voor zover we dat nu kunnen overzien. Vooraf moeten twee essentiële opmerkingen worden gemaakt:

1. Of er lokale of regionale voordeeltarieven zijn, wordt decentraal bepaald. Provincies en stadsregio's nemen besluiten over de tarieven. Zij doen dit in overleg met de vervoerders en veelal op voorstel van de vervoerders, soms ook op voorstel van gemeenten of andere partijen. Voorstellen worden ter advies voorgelegd aan de regionale consumentenplatforms. Landelijke besluiten over tarieven anders dan die opgenomen in het Landelijk Tarievenkader worden niet genomen.
2. Een te grote tarievenrijkdom heeft invloed op de complexiteit van het systeem (de werking en de onderlinge relatie tussen producten en tarieven). Vanwege de opbouw en de technische complexiteit van het chipkaartsysteem moet het devies voor alle betrokken partijen zijn: 'keep it simple'. Dit is ook van belang omdat het daarmee voor de reiziger begrijpelijk blijft.

Deze notitie heeft uitsluitend betrekking op reizen met bus, tram of metro. Voor het reizen per trein gelden lokale voordeeltarieven nu en in de toekomst in het algemeen niet.

## 2 Studieresultaten

### 2.1 De huidige (papieren) situatie

Het huidige, papieren tarievenlandschap voor het regionaal openbaar vervoer is in essentie eenvoudig, maar in de praktijk in toenemende mate complex. De eenvoud zit in het NVB. De strippenkaarten en sterabonnementsen zijn in heel Nederland geldig en kennen een vrijwel onbeperkt overstaprecht. Het NVB kent geen lokale of regionale voordeeltarieven. Onder meer de decentralisatie van het openbaar vervoer heeft ertoe geleid dat die tarieven er het afgelopen decennium wel zijn gekomen. De diversiteit ervan is groot, voor reizigers 'van buiten' is het misschien even zoeken, maar de kaartjes kennen een stijgend aandeel in de verkoop. In sommige regio's zelfs tot 40% van alle kaartjes.

Lokale voordeeltarieven zijn veelal wagenverkoopkaartjes en kennen een beperkte geldigheid, zoals alleen in de daluren of op koopavonden en -zondagen. Soms is de reiziger duurder uit dan met de strippenkaart. Toch ervaren veel reizigers dit als een prettig alternatief. Voor een rond bedrag, zoals één of twee euro kan de reiziger een kaartje kopen en hoeft geen strippenkaart te kopen. De strippenkaart is qua aanschaf duurder, maar per reis goedkoper. Er is nog een ander soort lokale voordeeltarieven, te weten tarieven die gekoppeld zijn aan bepaalde evenementen of aan (voorstellingen in) theaters, filmhuizen e.d. Een kenmerk van alle voordeeltarieven is dat ze voor de reiziger veel beperkingen hebben. Voor reizigers die een wat langere reis door bijvoorbeeld twee regio's of bij twee vervoerders maken, pakt de voorverkoopstrippenkaart vrijwel altijd voordeliger uit.

### 2.2 De mogelijkheden na de komst van de chipkaart

De komst van de chipkaart maakt, op dat ene reis- en betaalmiddel, differentiatie van tarieven en daarmee de (introductie van) lokale voordeeltarieven mogelijk. Lokale voordeeltarieven zijn, net als nu, niet interessant voor reizigers die in het desbetreffende gebied een volledig afgekocht reisrecht (een 100% abonnement, zoals nu een sterabonnement) hebben. Ze zijn dus bestemd voor reizigers die gebruik maken van 'reizen op saldo'. De chipkaart is in de eerste plaats bedoeld om de reiziger gemak te bieden. Hij betaalt een basistarief plus daarbij een bedrag per kilometer. Het basistarief is landelijk gelijk, het bedrag per kilometer kan verschillen per gebied en/of per vervoerder. Bij een overstap binnen 35 minuten na uitchecken betaalt de reiziger het basistarief niet opnieuw. Dit systeem zorgt ervoor dat de reiziger met groot gemak reizen met overstappen in meerdere gebieden kan maken: hij hoeft alleen zijn chipkaart bij het in- en uitstappen voor de kaartlezer te houden. Net als nu met de strippenkaart passen lokale voordeeltarieven hier niet bij.

Genoemd gemak betekent ook een beperking van het aantal tariefmogelijkheden. Reizigers moeten niet constant het gevoel krijgen dat zij wellicht teveel betalen omdat er een heleboel andere tariefmogelijkheden zijn. Tarieven moeten inzichtelijk en begrijpelijk zijn. Het is bovendien ook wenselijk de systeemcomplexiteit in technische zin te beperken.

Bovenstaande beperkingen indachtig zijn er diverse mogelijkheden voor lokale voordeeltarieven. De hierna volgende lijst zal waarschijnlijk niet uitputtend blijken te zijn.

- In een bepaald gebied en/of bij een bepaalde vervoerder kunnen zeer lage kilometertarieven worden gehanteerd. De reiziger behoudt dan volledig zijn overstaprecht. Een voorwaarde hierbij is dat het basistarief (nu 78 cent) gehandhaafd blijft. Het desbetreffende gebied moet dan wel, afhankelijk van de situatie, in het systeem apart worden gedefinieerd.

- In een bepaald gebied kan een flat fare worden gehanteerd, waarbij dat gebied afhankelijk van de situatie in het systeem door de betrokken vervoerder(s) apart is gedefinieerd.
- Het voordeeltarief kan als product met volledig afgekocht reisrecht worden verkocht. De reiziger zet bij de automaat eenmalig het voordelige 'kaartje' op zijn chipkaart. Iets dergelijks gebeurt momenteel met het nachttarief bij het GVB.
- Een aantal provincies en regio's zijn voornemens voordeeltarieven in de vorm van producten die korting geven op saldoreizen in te voeren. De reiziger betaalt dan per maand of jaar een vastrecht en krijgt daarvoor korting op saldoreizen in de daluren. Deze korting betreft ook het basistarief. Momenteel wordt een dergelijk regionaal interoperabel kortingsrecht getest met name ten aanzien van de interrelatie met andere mogelijke producten op de OV-chipkaart, in het bijzonder bij een overstap.
- Wagenverkoop blijft op alle bussen en trams gehandhaafd. De reiziger ontvangt een chipkaart voor eenmalig gebruik of een papieren kaartje. Doorgaans zullen die wagenverkoop tarieven duurder zijn dan het normale chipkaarttarief (het tarief voor saldoreizen). Maar dat hoeft niet. Lokaal kan een laag tarief gelden. De reiziger mist dan natuurlijk de voordelen van de chipkaart (met één kaart door de keten), net als hij nu bij dit soort 'eurokaartjes' de voordelen van de strippenkaart (overstaprecht) mist.
- Specifieke nicheproducten, de theaterkaartjes en dergelijke, kunnen blijven bestaan. Waar sprake is van gesloten instapregimes zullen ze echter vervangen moeten worden door de chipkaart.

Waar een lokaal of regionaal voordeeltarief in de vorm van een apart product op de kaart is gezet, heeft de reiziger geen keuze meer: hij reist in het desbetreffende gebied dan met dit product. Dat is anders dan nu. De reiziger kan nu immers in veel gebieden tot op het laatste moment kiezen of hij een goedkoop wagenverkoopkaartje aanschafte of met de strippenkaart betaalt. Bij de chipkaart heeft het eenmaal aangeschafte product automatisch voorrang. Deze notie betekent dat het niet alleen vanwege de complexiteit van het systeem, maar ook vanuit reizigersoogpunt niet wenselijk is de huidige lokale voordeeltarieven één op één over te zetten op de chipkaart.

### **3 Conclusies en aanbevelingen**

Lokale voordeeltarieven zijn ook na volledige invoering van de chipkaart mogelijk. Er zijn redenen enige terughoudendheid te betrachten. Het is aan de regio te bepalen of er een voordeeltarief komt of blijft bestaan, wat dat tarief is, welke vorm het heeft en wat het geldigheidsgebied is. Hierbij geldt dat altijd een intensieve en gedetailleerde afstemming nodig is met de concessieverleners en vervoerders in de omliggende regio's (zeker indien er veel overstapverkeer tussen deze regio's is) om ervoor te zorgen dat bij zo'n overstap producten en tarieven op de OV-chipkaart het gewenste gedrag vertonen.