



Metropoolregio Rotterdam Den Haag
T.a.v. Dhr. M. Rosier
Postbus 21012
3001 AA ROTTERDAM

Uw brief van: 7 februari 2020
Uw kenmerk: 68808
Bijlage(n):

Ons kenmerk: 149626
Contact: Sjaak Meijerink
Doorkiesnummer: 0180 461 757
E-mailadres: s.meijerink@bar-organisatie.nl
Datum: 20 maart 2020

Betreft: Zienswijze op onderzoeken tarieven Openbaar Vervoer

Geachte heer Rosier,

U heeft ons de Consultatiememo met de uitkomsten van de onderzoeken voor aanpassing van de tarieven van het OV in de MRDH toegezonden. Bij deze sturen wij u onze reactie. Wij bedanken u voor de gelegenheid die u ons hiervoor biedt.

U vraagt ons om een reflectie op de door u geanalyseerde maatregelen. Met name inhoudelijk en in hoeverre de maatregelen bijdragen aan de beoogde effecten. Daarnaast geven wij u in deze brief mee hoe wij bestuurlijk tegen de maatregelen aankijken. Of zoals u het verwoordt: hoe de maatregelen aansluiten bij ons lokale beleid.

Aansluiting maatregelen op ons lokale beleid

U streeft met de vijf onderzochte maatregelen naar een betere spreiding van de reizigers, een verhoging van de opbrengsten en een financieel toegankelijk systeem. In de uitwerking van de maatregelen zien wij dat een spreiding van de reizigers maar zeer beperkt wordt bereikt. Een substantieel deel van de reizigers is niet gevoelig voor tariefwijzigingen. De grootste spreiding van de reizigers wordt behaald door een dalkorting te combineren met een verhoging van het spitstarief. Een spitstarief dient dan ter compensatie van de kosten voor een dalkorting. Deze maatregel levert een groot verschil op tussen spits- en daltarieven.

Een verbeterde spreiding van het gebruik van het openbaar vervoer moet in onze ogen niet worden bereikt door een sterke verhoging van de tarieven in de spits. Juist het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer in de daluren middels arrangementen voor gezinnen, ouderen en/of minima is in onze optiek een passende werkwijze. We stimuleren hiermee het gebruik van het openbaar vervoer, maar leggen geen extra druk op de bezetting in de spitsuren.

Een verhoging van het OV-tarief sluit ook niet aan bij ons nieuwe mobiliteitsbeleid. In het (concept) Mobiliteitsplan Ridderkerk stimuleren we het gebruik van de fiets en (hoogwaardig) openbaar vervoer. Een verhoging van tarieven is daarmee strijdig en zorgt voor een verandering in de concurrentiepositie van het OV ten opzichte van de auto. Dit effect is niet meegenomen in de beoordeling van de vijf maatregelen. In de afweging van de maatregelen vinden wij het belangrijk dat ook het effect op de regionale bereikbaarheid wordt meegewogen.

Daarnaast plaatsen we een kritische noot bij een verhoging van het OV-tarief van de RET. Dit zorgt ook voor een verhoging van onze bijdrage voor de regeling 'Gratis OV voor AOW-gerechtigden'. Deze regeling wordt daardoor voor ons duurder. Wij verzoeken u dit argument mee te nemen in de besluitvorming voor de OV-tarieven.

Harmonisatie van de tarieven wordt beoogd om eenduidigheid voor de reiziger binnen de metropoolregio te vergroten. In de omgeving van Ridderkerk levert deze harmonisatie nauwelijks meer duidelijkheid op voor de reiziger. De tarieven binnen de MRDH verschillen namelijk nog altijd ten opzichte van de tarieven van Qbuzz en de NS. Daarmee is harmonisatie wat ons betreft geen doel op zich en voelt het voor de reizigers als een verhoging van het tarief. In aansluiting op het advies van reizigersorganisatie Rover kan een harmonisatie alleen op landelijk niveau een verbetering voor de reiziger opleveren. Wij vragen u daarom zich daarvoor in te spannen.

Reflectie op de vijf maatregelen

Per maatregel geven wij hierna onze reflectie op de bijdrage aan de doelstellingen en randvoorwaarden zoals vooraf vastgesteld in de position paper 'Tarievenkader OV'.

Dalkorting

- Dalkorting is een maatregel om OV-gebruikers te verleiden om buiten de spits te reizen. Het effect op de reizigersaantallen in de spits is gering. Vooral bestaande dalreizigers profiteren. Het is aannemelijk dat het aantal reizigers in de dalperiode toeneemt, omdat OV-gebruik dan aantrekkelijker wordt. Dit effect sluit echter maar deels aan bij de gestelde doelen.
- Een dalkorting heeft een nadelig effect op de opbrengsten. Wellicht kan dit deels worden gecompenseerd door reizigers een kortingskaart te laten aanschaffen. Dit is niet duidelijk uitgewerkt in het onderzoek.
- Een dalkorting in combinatie met een spitsheffing compenseert de verminderde opbrengsten van de dalkorting, maar zorgt voor een grote spreiding in de tarieven. Dit levert ook een groot effect op voor de spreiding van het aantal reizigers. Een verhoging van het tarief met 36% in de spits is zeer nadelig voor een groot deel van de spitsreizigers. Er ontstaat een verhouding 2,2 tussen het tarief in het dal en de spits. Een groot deel van de spitsreizigers heeft niet de keuze om buiten de spits te reizen. Deze groep valt veelal in de categorie praktisch opgeleide mensen, heeft geen flexibele werktijden en kan de hogere lasten minder goed dragen. Deze groep ervaart het grootste nadeel van de spitsheffing. In het kader van financiële toegankelijkheid van het OV achten wij deze maatregel niet gewenst.
- In het reizigersonderzoek is geconcludeerd dat een tariefsverhoging alleen op draagvlak kan rekenen bij een substantiële verbetering in het OV. Een verhoging van het spitstarief met 36%, waar alleen een lagere bezetting met 5 a 6% tegenover staat, is niet met elkaar in verhouding en kan daardoor niet op draagvlak rekenen. Zeker niet, omdat de afname in druk waarschijnlijk niet daadwerkelijk door de reizigers wordt ervaren. Vanwege de totale groei van het gebruik van het OV ervaren reizigers alleen een toename van de reizigersaantallen in het OV.

Plustarief

- Het plustarief wordt voorgesteld als maatregel om extra opbrengsten te genereren, waardoor extra investeringen in het OV kunnen worden gedaan. Wij achten dit een geschikt instrument wanneer substantiële verbeteringen worden doorgevoerd, omdat dit op draagvlak van de reiziger kan rekenen.



- Een tariefsverhoging bij kwaliteitsverbetering kan ook kansen bieden voor financiering van verbetermaatregelen. Een investering in het OV kan later (deels) worden terugverdiend door een hoger tarief te vragen.
- Een algehele verhoging van het tarief om te komen tot een investeringsfonds kan bij een geringe stijging van het tarief een interessante optie zijn. Veel reizigers zullen dit niet merken en het biedt ruimte om regionaal het OV te versterken. Investeringsfondsen moeten dan wel over de gehele regio worden ingezet, zodat alle gebruikers van het OV in de regio hier ook van profiteren. Het effect van een algehele verhoging van het tarief op de reizigersaantallen en de regionale bereikbaarheid moet nader worden uitgezocht.
- Nadelig gevolg van een plustarief is dat deze maatregel tegenstrijdig kan zijn aan de harmonisatie. Met een plustarief worden juist meer verschillen in de tarieven in het systeem aangebracht.

Harmonisatie

- Harmonisatie van de tarieven wordt beoogd om eenduidigheid voor de reiziger binnen de metropoolregio te vergroten. Op basis van de uitwerking weegt dit doel niet op tegen de effecten van een verhoging van het Rotterdamse tarief. Ook moet een harmonisatie grensoverschrijdend worden onderzocht, waarbij ook de tarieven van Qbuzz en de NS worden meegenomen.
- Verhogen van de tarieven naar het Haagse niveau heeft een afname van het OV-gebruik in de Rotterdamse regio met 2,0% tot gevolg. Onduidelijk is welk effect dit heeft op de regionale bereikbaarheid. Dit behoeft een nadere analyse.
- Wanneer de Rotterdamse tarieven worden verhoogd, dan moeten deze extra opbrengsten ook in de Rotterdamse regio worden geïnvesteerd. De reizigers in deze regio dragen hier namelijk extra aan bij. De investeringen moeten daarbij ook gelijkmatig verdeeld zijn over de gehele Rotterdamse regio, waarbij niet alleen wordt ingezet op de drukke buslijnen.

Minima en/of ouderen arrangement

- In de onderzoeksfase is alleen gekeken naar varianten waarbij het inzetten van een arrangement een gemeentelijke afweging blijft. In het kader van de harmonisatie moet een tweede variant in de overweging worden meegenomen. Een arrangement inzetten voor de gehele MRDH. Dit levert een eenduidig systeem op voor alle inwoners van de MRDH en een inkoopvoordeel voor alle gemeenten.
- Wij vinden niet goed gemotiveerd waarom de MRDH slechts een faciliterende rol voor zichzelf ziet in deze variant. De MRDH ziet wel een rol voor een gezinsarrangement. Waarom dan niet voor een ouderen- of minima-arrangement? Het faciliteren van een ouderen- of minima-arrangement sluit goed aan bij de doelstelling in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 'Kansen voor mensen'.

Gezins- en/of groepsarrangement

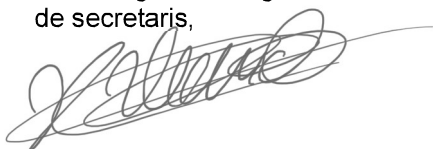
- Voor gezinnen is zonder speciale arrangementen het gebruik van het OV op prijs niet concurrerend ten opzichte van de auto. Een kortingsvorm voor kinderen of gezinnen vormt een goede stimulans om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. Deze maatregel sluit ook aan bij de vooraf gestelde doelstellingen.

- De keuze voor een volledig gratis scenario voor kinderen is niet noodzakelijk. Een sterk verlaagd tarief biedt hierin meer voordeel.
- In de uitwerking van dit arrangement moet rekening worden gehouden met diversiteit. Ook eenoudergezinnen moeten hierin een doelgroep zijn.

Tot slot

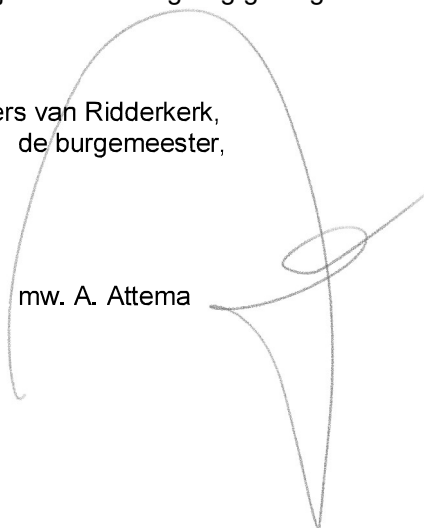
Wij wensen u veel succes in de verdere uitwerking van de alternatieven en de keuze voor een passend maatregelenpakket. Het voorgestelde proces lijkt op voorhand in elk geval voldoende ruimte te bieden om te komen tot een gedragen voorstel. Wij blijven daarover graag goed geïnformeerd.

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van Ridderkerk,
de secretaris,



dhr. H.W.J. Klaucke

de burgemeester,



mw. A. Attema