

Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Doorrekening vijf tariefmaatregelen - Gezins- en
groepsarrangementen

Datum: 03-02-2020
Auteurs: John Kleppe, Rob Rijnhout
Versie: F01



HYPERCUBE
BUSINESS INNOVATION

Inhoud

1	Inleiding	2
2	Bestaande kennis.....	2
2.1	MRDH	3
2.2	NS.....	4
2.3	Vervoerregio Amsterdam	5
2.4	Overige voorbeelden BTM	5
2.5	Conclusie	6
3	Varianten	6
3.1	Uniformeren	7
3.2	Proposities kinderen.....	7
3.3	Beoordeling proposities kinderen	8
3.4	Proposities kleine groepen.....	9
3.5	P+R.....	9
4	Modelmatige doorrekening	10
5	Technische haalbaarheid.....	11
5.1	Huidige techniek.....	11
5.2	Toekomstige techniek	11
6	Toetsing aan doelstellingen.....	11
6.1	Spreiding reizigers	11
6.2	Extra middelen	12
6.3	Toegankelijkheid.....	12
7	Samenvatting uitkomsten verkenning varianten	12

1 Inleiding

De Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) heeft op 10 juli 2019 een position paper 'Tarievenkader OV' vastgesteld. Daarin wordt het tarief (zowel prijs als producten) benoemd als een passend middel/instrument om bij te dragen aan een toekomstbestendig, goed en toegankelijk OV in MRDH. Voor de reiziger van vandaag en die van de toekomst dient 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.

In het position paper worden vijf mogelijke tariefmaatregelen genoemd om hieraan bij te dragen. Hypercube is gevraagd deze tariefmaatregelen uit te werken en per maatregel een rapport op te leveren. Dit rapport heeft betrekking op de maatregel *Gezins- en groepsarrangementen*.

De wens van MRDH is om het gebruik van het OV door gezinnen en andere kleinere groepen te stimuleren. Het OV in MRDH moet een serieus alternatief zijn voor het gebruik van de auto, zeker in de stad. We nemen hiervoor het bestaande aanbod van NS als vertrekpunt: Kids Vrij, Railrunner en Groepsticket Daluren.

Daarnaast is het doel om het gebruik van P+R in combinatie met het OV voor groepen aantrekkelijker te maken.

In hoofdstuk 2 beschrijven we bestaande kennis en ervaringen over aanbod voor (gezinnen met) kinderen en andere kleine groepen. Mede op basis daarvan zijn een aantal mogelijke varianten van invoering daarvan bepaald. Deze beschrijven we in hoofdstuk 3. Daarin worden de varianten ook getoetst op een aantal kenmerken. Hoofdstuk 4 bevat een beperkte kwantitatieve analyse. In hoofdstuk 5 gaan we in op de technische haalbaarheid van de varianten. Daarin gaan we uit van de huidige stand van de technologie, maar geven we ook een doorkijk naar de (on)mogelijkheden bij de introductie van nieuwe technologieën. In hoofdstuk 6 beschouwen we in hoeverre er wordt voldaan aan de hierboven genoemde doelstellingen. In hoofdstuk 7 worden de verschillende varianten afgewogen.

2 Bestaande kennis

In dit hoofdstuk beschrijven we de in Nederland opgedane kennis en ervaring aangaande kinder- en groepskaarten. Het doel is om daaruit lessen te leren voor eventuele aanpassing van het huidige MRDH aanbod.

Landelijk is afgesproken dat kinderen tot 4 jaar gratis reizen zonder product. Verder geldt dat in alle bussen, trams en metro's in Nederland kinderen van 4 t/m 11 op een persoonlijke OV-chipkaart 34%

korting krijgen op reizen op saldo. Dat is een afspraak die alle decentrale opdrachtgevers van het OV hebben gemaakt in het zogeheten landelijke tarievenkader (LTK).

Voordat we ingaan op geldende proposities binnen en buiten MRDH is het van belang te realiseren dat de OV-chipkaart het principe kent van 'één reiziger, één kaart'. Dat is nodig om personen toegang te geven tot afgesloten perrons zoals bij trein en metro. In de meeste regionale concessies is dit principe van minder belang, omdat er alleen bussen rijden, en daar zijn geen afgesloten perrons aan de orde. MRDH kent echter een metro en daar is dat wel het geval. Het zal daar dan ook nadrukkelijk rekening mee moeten houden.

2.1 MRDH

Binnen MRDH zijn er momenteel twee soorten proposities met betrekking tot gezinnen en groepen. Allereerst zijn er proposities voor kinderen van 4 t/m 11 jaar. In Tabel 2.1 staat een overzicht. Het gebruik is in aantallen kaarten op jaarbasis. Verder zijn csc-kaarten OV-chipkaarten voor gebruik over permanent gebruik (persoonlijk of anoniem) en ct-kaarten OV-chipkaarten voor tijdelijk gebruik.

Vervoerder	Naam	Prijs	Volwassene	Kaarttype	Verkooppunten	Wanneer	Gebruik
EBS	Kinderdagkaart	€ 3,00	ja	ct	voertuig, voorverkoop,	altijd	14.000
HTM	Kinderdagkaart	€ 1,50	nee	ct	voertuig, voorverkoop, app	altijd	429.000
RET	RET 1 Dag Reductie	€ 4,50	nee	csc, ct, barcode	voorverkoop, automaten	altijd	onbekend
RET	RET Kids Vrij	€ -	ja			wo-middag, zo	onbekend

Tabel 2.1 - Kinderkaarten (4 t/m 11 jaar) in MRDH

De prijzen lopen uiteen tussen de verschillende vervoerders. Ook de manier van aanschaf kan verschillen en of er wel of geen volwassene aanwezig moet zijn. RET Kids Vrij betekent dat kinderen zonder product gratis kunnen meereizen met en volwassene. Deze propositie is alleen geldig op bussen van RET op woensdagmiddag en zondag.

Ten tweede zijn er kaarten voor (specifieke) groepen. In Tabel 2.2 staat een overzicht.

Vervoerder	Naam	Aantal personen	prijs	Kaarttype	Verkooppunten
EBS	Groepskaart	vanaf 25	€ 7,50 per stuk	ct	bestelling
HTM	Kindergroepsdagkaart	max 2 vol + 10 kind	€ 29,00 totaal	ct	webshop
RET	Scholenkaart	vanaf 10	€ 2,60 per stuk	ct	bestelling

Tabel 2.2 - Groepskaarten in MRDH

De Kindergroepsdagkaart van HTM en de Scholenkaart van RET richten zich duidelijk op grotere groepen kinderen met volwassene(n), zoals scholen, kinderdagopvang en buitenschoolse opvang. Met de Kindergroepsdagkaart mogen kinderen t/m 18 jaar reizen. De Groepskaart van EBS richt zich eerder op grotere groepen volwassen. Kinderen van 4 t/m 11 jaar kunnen bij EBS natuurlijk met de Kinderdagkaart a € 3,00 reizen.

Het bestaande groepsaanbod binnen MRDH valt buiten het onderzoeksgebied van deze maatregel, omdat het betrekking heeft op grotere groepen, terwijl de maatregel gaat over gezinnen en kleinere groepen. De bestaande groepskaarten kunnen dan ook gewoon blijven bestaan. Er is geen directe interferentie. Er is binnen MRDH momenteel echter geen aanbod voor kleinere groepen.

Het is momenteel nog onduidelijk in hoeverre er vraag is naar producten voor gezinnen en kleine groepen. En vervolgens is het de vraag in welke mate deze groepen hun keuze laten bepalen door prijs en betaalwijze. Het aanstaande reizigersonderzoek kan bijdragen aan inzichten op dit gebied. MRDH zal ongeacht de uitkomsten moeten bepalen in hoeverre het zijn beleid op dit gebied hiervan afhankelijk wil maken.

2.2 NS

Kinderen van 4 t/m 11 jaar reizen bij NS gratis mee met een volwassene (maximaal 3 kinderen per volwassene). Ze moeten daarvoor wel het product NS Kids Vrij op hun eigen persoonlijke OV-chipkaart laden. Het bezit van die persoonlijke OV-chipkaart kost € 7,50 kost per vijf jaar. Omdat iedere individuele reiziger met een elektronische sleutel poortjes op trein- en metrostations moet kunnen openen, is het onontkoombaar dat kinderen een eigen OV-chipkaart hebben.

Kinderen van 4 t/m 11 jaar reizen bij NS voor € 2,50 per dag zelfstandig (dus zonder volwassene) met een NS Railrunner. Dit is een los kaartje. Een OV-chipkaart is niet nodig.

Voor groepen van 4 t/m 7 personen bestaat het Groepsticket Daluren, waarmee buiten de spits gereisd kan worden. Voor de eerste 4 personen kost het in totaal € 32,-. Personen 5, 6, en 7 betalen per persoon nog € 1,50 extra.

Voor een incidentele reis met een gezin met jonge kinderen (t/m 11 jaar) kun je dus gebruikmaken van de Railrunner voor de kinderen. Voor de volwassenen geeft dit geen additionele korting. Als gezinnen meer dan eens per jaar met de trein reizen dan is er voor de jonge kinderen dus NS Kids Vrij. In dat geval gaan kinderen praktisch gratis mee. Bij een gezin met (ook) kinderen vanaf 12 jaar kan het Groepsticket Daluren aantrekkelijk zijn. Daar is het ook mede voor bedoeld.

Het Groepsticket Daluren is vanaf vier personen vanaf 12 jaar al snel aantrekkelijk voor iedere groep. Zelfs met 40% korting ben je namelijk al snel meer dan € 8,- per persoon kwijt voor een (retour) treinreis. Het Groepsticket Daluren is dus een financieel aantrekkelijk product voor groepen van 4 t/m 7 personen, waaronder (sommige) gezinnen.

Er blijkt nauwelijks gericht onderzoek ten grondslag te liggen aan de keuzes van NS aangaande deze proposities. Een belangrijk argument is echter de concurrentie met de auto. Zonder dergelijke proposities wint de auto het qua variabele kosten bij een reis vanaf 2 of 3 personen. Bovendien helpt een verbeterde concurrentiepositie van trein ten opzichte van bus ook bij het maatschappelijk doel tot minder autogebruik.

De filosofie achter NS Kids Vrij en NS Railrunner is ook dat het gaat over de toekomstige betalende klanten. Kinderen vinden OV-gebruik leuk. Werp voor die groep daarom geen drempels op, zoals prijs. Maar laat ze gebruikmaken van en kennismaken met het OV. Dat betaalt zich later terug.

Het gratis zijn van NS Kids Vrij wordt wel gecommuniceerd als tijdelijke actie, zodat er eenvoudig een prijs gevraagd kan gaan worden als NS dat wenselijk acht. Het product is bedoeld voor individueel gebruik. En daarom zijn er ook wel voorwaarden zoals het aanwezig zijn begeleider en maximum per

begeleider (alhoewel men niet handhaaft op dat maximum). De productvoorwaarden moeten voorkomen dat het gebruikt wordt door groepen schoolkinderen (schoolreisjes). Die krijgen specifiek 'zakelijk' aanbod dat wel veelal alleen in dat geldig is.

Het aanbod voor kinderen maakt controle/handhaving noodzakelijk. Een voordelig kaartje uit de automaat opent poortjes, ook in de 'verkeerde handen'.

NS heeft niet het idee dat de kinderkaarten resulteren in extra spitsdruk, uitzonderlijke situaties als specifieke evenementen daargelaten. Maar dat is dan bijna altijd in rustigere vakantieperiodes.

Belangrijk is dat kinderen tot 12 jaar vrijwel geen gebruikmaken van de trein om naar school te gaan. Slechts een zeer kleine groep doet dit vanwege afstand tot speciaal onderwijs. NS onderschrijft wel dat het mogelijk is dat het gebruik van het OV door schoolgaande kinderen in steden als Rotterdam en Den Haag wel een aandachtspunt is. En mogelijk is er een significante groep middelbare scholieren jonger dan 12 jaar die ook onbedoeld voordeel zou kunnen hebben van een voordelig kinderkaartje.

We merken hier ook nog op dat NS enige tijd geleden pleitbezorgster is geweest van een uitbreiding van de Railrunner naar de OV Runner voor €7,50 waarvan € 5,- voor BTM (bus, tram, metro), omdat de meeste gezinnen verder willen reizen dan een treinstation. Het ontbreken van vergelijkbaar aanbod als van NS in stad- en streekvervoer vormt dan een drempel om van de trein gebruik te maken. De OV fiets of lopen is namelijk in mindere mate een goed alternatief voor deze doelgroep. Het concept van de OV Runner werd echter afgewezen door stad- en streekvervoerders vanwege economische motieven. De stad- en streekvervoerders vreesden derving van hun eigen dagkaarten en zagen de OV Runner als een (te) goedkoop alternatief voor toeristen.

NS merkt wel op dat ze nog niet tevreden is met hun aanbod voor de doelgroep 12 t/m 18 jaar. Daar hebben veel stad- en streekvervoerders juist wel een oplossing voor middels leeftijdskorting op abonnementen en/of saldoreizen.

2.3 Vervoerregio Amsterdam

Het GVB biedt momenteel aan dat kinderen een gratis persoonlijke OV-chipkaart kunnen krijgen. De gemeente Amsterdam heeft in het kader van maatregelen om het autoverkeer in de stad verder te verminderen, bekend gemaakt dat ze alle kinderen vanaf 2021 gratis willen kunnen laten reizen op woensdagmiddag en in het weekend. Momenteel voert GVB kinderdagkaart a € 4,00. Dat is 50% van het tarief van een gewone dagkaart. Connexion voert een Kids dagkaart a € 1,00 voor heel Noord-Holland. Deze is dus geldig in de concessies Amstelland-Meerlanden, Gooi en Vechtstreek, Haarlem-IJmond, Noord-Holland Noord en Zaanstreek. EBS voert in de concessie Waterlanden dezelfde kinderdagkaart (€ 3,00) als in de concessies van MRDH.

2.4 Overige voorbeelden BTM

In een aantal concessies reizen kinderen van 4 t/m 11 jaar zonder product gratis mee met een betalende volwassene. Dit geldt bijvoorbeeld in Friesland, Groningen/Drenthe en Noord-Brabant. Daar zijn geen financiële afspraken over gemaakt tussen vervoerder en provincie. De provincie Noord-Brabant

onderbouwt dat bovendien expliciet met de volgende argumenten: (1) het meereis-arrangement stimuleert het gebruik van het OV door gezinnen/ouders met kinderen en leidt dus tot extra opbrengsten, (2) het gebruik van het meereis-arrangement is met name aan de orde in de dalperiode (dus vooral lege stoelen vullen) en leidt daarmee niet tot extra exploitatiekosten voor de concessiehouders, (3) kinderen kunnen door dit arrangement op een laagdrempelige manier kennismaken met het OV, waardoor voor hen het gebruik van het OV op latere leeftijd ook gemakkelijker wordt en (4) het is goed voor het imago voor het OV.

In Groningen/Drenthe hebben ze ook een kaartje waarmee je vanaf een P+R terrein naar Groningen kunt reizen. Het retour met maximaal 5 personen kost € 6,-.

In Gelderland, Overijssel en Flevoland bestaat voor deze leeftijdscategorie het Kidskaartje. Het is alleen beschikbaar in de daluren en kost € 1,10.

In een aantal concessies zijn kinder- en groepskaarten afgeschaft in verband met te beperkte vraag. Zo had voerder Connexxion in de concessies Voorne-Putten & Rozenburg en Haaglanden Streek een assortiment met verschillende groeps- en gezinskaarten, voor gezinnen en andere groepen. De verkoop-aantallen van deze producten waren zeer minimaal¹. EBS heeft daarom een bezem door het assortiment gehaald en alle aparte groepskaarten laten vervallen toen ze beide concessies overnamen.

Ook in andere regio's zijn er wel vergelijkbare ontwikkelingen. Connexxion had vroeger de Buzzer, een dagkaart voor gezinnen. In de meeste concessies is deze dagkaart vervallen en vervangen door losse kinderkaartjes.

2.5 Conclusie

We constateren dat het aanbod voor kinderen, gezinnen en kleine groepen binnen MRDH versnipperd is. Het is bovendien duur in vergelijking met andere delen van het OV in Nederland, ook zeker in vergelijking met NS. Alleen de Kinderdagkaart van HTM heeft met € 1,50 een prijsniveau dat enigszins past binnen het overige aanbod in Nederland.

Het is momenteel nog wel onduidelijk in hoeverre er vraag is naar producten voor gezinnen en kleine groepen. MRDH zal moeten bepalen in hoeverre het zijn beleid op dit gebied hiervan afhankelijk wil maken. NS lijkt haar keuzes hier niet op gebaseerd te hebben.

3 Varianten

De opdracht van de Bestuurscommissie Va, de inzichten in hoofdstuk 2 en de specifieke reiskenmerken in de MRDH concessies (zie rapportage 'Marktscan') resulteren in een aantal varianten. We bespreken hier de afwegingen en de varianten. Deze varianten moeten een globaal inzicht geven in de werking,

¹ EBS geeft aan dat MRDH over deze informatie beschikt.

effecten en (technische) haalbaarheid. Uiteraard kan eventueel in latere fase een specifiekere en mogelijk beter passende variant worden uitgewerkt. Daarin wordt echter in deze rapportage niet voorzien.

3.1 Uniformeren

Momenteel heeft iedere vervoerder binnen MRDH zijn eigen aanbod voor (gezinnen met) kinderen, zowel in naam, prijs als wijze van verkoop. Voor kleinere groepen heeft geen van de vervoerders specifiek aanbod. Ongeacht de in te voeren varianten qua producten voor deze twee groepen, is het sowieso verstandig het productaanbod te uniformeren. Dat zorgt voor meer duidelijkheid voor de reiziger en de mogelijkheid producten binnen heel MRDH te gebruiken. Het straalt ook een eenduidig MRDH beleid uit.

Voor uniformeren geldt dat hoe groter het gebied waarmee je deze afspraak maakt, hoe beter het is voor de reiziger. Dus uniformeren binnen MRDH is zeer belangrijk, uniformeren met ook de Provincie Zuid-Holland waardevol. En uniformeren met NS of zelfs de introductie van landelijk aanbod is nog beter.

3.2 Proposities kinderen

Voor proposities voor kinderen zijn er een aantal afwegingen:

- Met of zonder product;
- Meereizen of zelfstandig reizen;
- Gratis of betalen;
- Altijd of niet altijd.

RET kent momenteel de regeling dat kinderen op zondag en woensdagmiddag zonder product mee kunnen reizen met een volwassene op de bus. Ook in andere regio's in Nederland bestaat het concept dat kinderen zonder product kunnen (mee)reizen. Omdat de perrons van de metro afgesloten zijn, is een dergelijke constructie niet mogelijk binnen heel MRDH. Een variant zonder product werken we daarom niet verder uit. In alle varianten is er dus sprake van een product.

Een andere keuze is om kinderen met een product alleen toegang te geven als er een volwassene bij is. De afweging om kinderen al dan niet zelfstandig te laten reizen hangt direct samen met de prijs van het product. We volgen in dat opzicht het voorbeeld van NS. We werken daarom een gratis product uit waarbij kinderen (maximaal 3) mee kunnen reizen met een volwassene: MRDH Kids Vrij. En daarnaast is er een betaald product waarmee kinderen zelfstandig kunnen reizen: MRDH Kinderkaart. Deze kost € 1,50. Deze opzet zorgt ervoor dat er altijd een betalende reiziger is, ofwel het kind zelf of de volwassene waarmee het kind reist. Deze opzet zorgt er ook voor dat grotere groepen als scholen, kinderdagopvangen en buitenschoolse opvangen moeten betalen voor het vervoer.

De laatste afweging is of de producten altijd geldig zijn of alleen op bepaalde momenten van de dag of de week. We gaan hier uit van een opzet waarbij beide producten altijd geldig zijn. Ook hierin volgen we NS. Er is namelijk geen aanleiding te denken dat er onvoldoende ruimte is op de tijdstippen waarop deze leeftijdscategorie zou willen reizen. Er kan echter gekozen worden voor een pilotperiode, zo ook

aangekondigd in de voorwaarden van het product, zodat na evaluatie alsnog gekozen kan worden om de MRDH Kids Vrij en MRDH Kinderkaart alleen geldig te verklaren op werkdagen na 9.00 uur en in het weekend.

Zoals eerder beschreven is uniformeren waardevol. Mede daarom zou MRDH ook graag de mogelijkheden van de eerder door NS voorgesteld OV Runner onderzoeken. Deze kinderdagkaart a € 7,50 zou dan in geheel Nederland geldig moeten zijn voor kinderen van 4 t/m 11 jaar. Vanwege de benodigde afstemming is dit eventueel een oplossing voor langere termijn.

3.3 Beoordeling proposities kinderen

Gegeven de argumenten in paragraaf 3.2 komen we tot de volgende mogelijke proposities voor kinderen:

- MRDH Kids Vrij;
- MRDH Kinderkaart.

We beoordelen deze producten op de volgende kenmerken:

- Uniformiteit;
- Controle;
- Distributie;
- Relatie tot huidig groepsproduct voor scholen en BSO;
- Effect op autogebruik en spitsdrukke;

Beide producten zijn per definitie geldig binnen heel MRDH. Er is dus volledige uniformiteit binnen MRDH. MRDH kan afspraken maken met de provincie Zuid-Holland over het uniformeren met hun concessies aangaande deze producten om de reikwijdte van de producten nog verder te vergroten.

Distributie en controle hangen nadrukkelijk samen. Voor beide reisrechten geldt dat ze er alleen in productvorm zijn. Met dit product kan dus toegang verkregen worden tot voertuigen en perrons. Vervolgens is er een keuze te maken tussen controleerbaarheid en reizigersgemak. De producten komen sowieso beschikbaar op een persoonlijke OV-chipkaart. Voor die gevallen is er ook direct sprake van leeftijdscontrole. Het is dan dus niet mogelijk misbruik te maken doordat iemand van 12 jaar of ouder het product op zijn kaart laadt. Het vereist dus wel dat een kind een persoonlijke OV-chipkaart a € 7,50 heeft. Uiteraard kan MRDH het voorbeeld van GVB volgen en alle kinderen gratis een persoonlijke OV-chipkaart aanbieden.

Het is mogelijk de producten ook via barcodes/applicatie aan te bieden, alsmede verkoop op voertuigen en uit verkoopautomaten. Dan is een OV-chipkaart dus niet nodig voor de gebruiker. Dit vergroot het gemak voor de reiziger. Een controle op leeftijd is dan echter complexer. Dat kan dan alleen bij controle op het voertuig door een medewerker gebeuren als kinderen verplicht zijn een identiteitsbewijs te laten zien bij hun kaart. Misbruik, zeker van MRDH Kids Vrij, ligt dan wel nadrukkelijk op de loer, in het bijzonder op metro's en trams.

Voor MRDH Kids Vrij geldt ongeacht de distributie het probleem dat het alleen geldig is bij meereizen met een volwassene. Hierop kan bij toegang door een apparaat niet gecontroleerd worden. Er is dus

misbruik mogelijk van dit product. Hierop zal, net als bij het vergelijkbare product van NS, fysiek gecontroleerd moeten worden.

MRDH Kids Vrij is vanwege de eis van een meereizende volwassene per die kinderen niet passend voor scholen en BSO. Het prijsniveau van het aanbod voor scholen en BSO zal echter wel rekening moeten houden met de prijs van de MRDH Kinderkaart. Het prijsniveau van het huidige product bij RET kan logischerwijs niet in stand gehouden worden.

Alle producten zullen bijdragen aan een toename van het gebruik van het OV. Daarmee zal het auto-gebruik afnemen. Het is echter onbekend in welke mate dit het geval zal zijn.

3.4 Proposities kleine groepen

De beleidsmatige reden om proposities voor kleine groepen te overwegen is dat het OV op die wijze (beter) kan concurreren met de auto, zodat onder meer de parkeerdruk in de stad kan afnemen. Onder kleine groepen vallen dus ook gezinnen met kinderen van 12 jaar en ouder.

Een reisproduct voor kleinere groepen (3 tot 10 personen) ontbreekt momenteel binnen MRDH. Een optie is het werken met korting op dagkaarten vanaf 'persoon 3'. Een voorbeeld is dat personen 1 en 2 van de groep een normaal reisproduct hebben. Dit kan een dagkaart zijn, maar ook Reizen op Saldo of een Regio Abonnement. Personen 3 en 4 van een groep kunnen dan voor 50% van vol tarief een 'meereisdagkaart' kopen, en personen 5 t/m 8 betalen nog 25% voor een 'meereisdagkaart'. Uiteraard zijn de 'meereisdagkaarten' alleen geldig bij gebruik in groepsverband. Deze kaarten zouden via alle bekende distributiekanaalen (OV-chipkaart, losse verkoop, automaten, internet, barcodes, applicaties) verkocht kunnen worden.

Om juist het gebruik buiten de spits te stimuleren, ligt het voor deze (meereis)dagkaarten wel meer voor de hand om (ook) met daldagkaarten en meereisdaldagkaarten te werken. Dat is ook in lijn met het NS aanbod.

De verwachting is echter dat het gebruik van dergelijke producten zeer laag zal zijn. Dit blijkt ook in andere concessies het geval. Daarom kiezen we ervoor een dergelijk product niet te introduceren, tenzij het reizigersonderzoek duidelijk aanleiding geeft dit alsnog te doen. Ook hier ligt overigens het gevaar van misbruik op de loer. Voor het kopen en gebruik (bij poortjes) van de kaartjes met gereduceerd tarief is immers geen andere reiziger nodig.

3.5 P+R

Het ontbreekt momenteel aan uniformiteit met betrekking tot de P+R locaties binnen MRDH. Sommigen zijn gratis, bij gebruik van het OV, anderen niet. Het lijkt daarom belangrijker dat beleid te uniformeren dan na te denken over specifiek OV-productaanbod voor gebruikers van P+R locaties.

Ieder aanbod voor kleine groepen is ook toepasbaar voor gebruikers van P+R locaties. Er lijkt geen reden te zijn speciaal aanbod voor deze doelgroep te ontwikkelen. Het aanbod hangt dus samen met de proposities voor kleine groepen. Zoals beschreven in paragraaf 3.4 is de verwachting dat het gebruik te laag zal zijn om daarvoor producten te ontwikkelen en in de markt te zetten.

Maar het zou conceptueel een mogelijkheid kunnen zijn om specifiek P+R-aanbod te ontwikkelen in de vorm van gratis (of met korting) dagkaarten alleen te kopen op P+R locaties bij het scannen van het P+R-ticket. Je kunt de geldigheid van de dagkaarten afhankelijk maken van dat P+R-ticket om te voorkomen dat iemand bij een P+R voor willekeurig mensen goedkope dagkaarten uitdraait. Uiteraard kun je het aantal dagkaarten per P+R-ticket maximeren.

4 Modelmatige doorrekening

Geregistreerd gebruik en verkoop- en opbrengstadministratie wijzen op een bescheiden aandeel in het OV-gebruik van kinderen en kleine groepen. In Tabel 4.1 zijn de opbrengsten uit de doelgroep Kind (4 t/m 11 jaar) te zien.

Producttype	EBS		HTM	RET	Totaal
	Haaglanden Streek	VPR			
Saldo	€ 150.000	€ 36.000	€ 1.300.000	€ 2.002.000	€ 3.488.000
Regio-abonnementen	€ 17.000	€ 11.000	€ 120.000	€ 292.000	€ 440.000
Kinderkaarten	€ 26.000	€ 16.000	€ 643.000	nog onbekend	€ 685.000
Totaal	€ 193.000	€ 63.000	€ 2.063.000	€ 2.294.000	€ 4.613.000

Tabel 4.1 – Opbrengsten 2019 uit doelgroep Kinderen (4 t/m 11 jaar)

Het gaat in totaal om € 4,6 miljoen. Dat is ongeveer 1,5% van het totaal aan reizigersopbrengsten² binnen MRDH. Mogelijk reizen kinderen ook (deels) op anonieme OV-chipkaarten op saldo. Dat is in dit overzicht niet meegenomen.

Het bedrag van € 4,6 miljoen is direct een absolute ondergrens van de derving bij introductie van alternatief aanbod, in het bijzonder MRDH Kids Vrij.

Het valt te verwachten dat een beter aanbod voor kinderen, en daarmee voor gezinnen, een aanzui-gende werking heeft. Er zijn echter geen onderzoeken beschikbaar om de omvang daarvan te kunnen duiden. In hoeverre de derving gecompenseerd wordt of zelfs een plus in opbrengsten wordt gerealiseerd door additioneel reisgedrag is een vraagteken.

Daarnaast is er nog een positief effect op langere termijn te verwachten doordat kinderen gewend zijn om (veel) het OV te gebruiken. Over de omvang van een dergelijk effect is ook niets bekend.

Ook is het onbekend wat het effect zal zijn van de introductie van aanbod voor kleine groepen.

² Exclusief opbrengsten uit het SOV-contract.

5 Technische haalbaarheid

In dit hoofdstuk beschrijven we de (technische) haalbaarheid van de varianten uit hoofdstuk 3. We maken onderscheid tussen de techniek in de huidige situatie (paragraaf 5.1) en de techniek in de toekomstige situatie, vaak beschreven onder de naam Account Based Ticketing (ABT) (paragraaf 5.2).

5.1 Huidige techniek

Alle voorgestelde producten kennen geen beperkingen qua techniek. De haalbaarheid hangt eerder samen met de noodzaak tot samenwerken binnen MRDH voor de MRDH Kids Vrij en de MRDH Kinderkaart en binnen heel Nederland voor de OV Runner. Opbrengsten van de producten zullen ook verdeeld moeten worden.

5.2 Toekomstige techniek

Uiteraard zijn de beschreven varianten ook mogelijk met de toekomstige techniek. Door die techniek verdwijnt waarschijnlijk ook de noodzaak tot een OV-chipkaart. Reizigers kunnen dan bijvoorbeeld ook de telefoon of bankpas gebruiken als identificatiemiddel voor hun OV-account. De drempel van een OV-chipkaart a € 7,50 verdwijnt dan deels, wat zeker voor incidentele gebruikers waardevol zal zijn. Waar het binnen de huidige techniek dus nog een afweging is tussen distributie (alleen OV-chipkaart of ook andere dragers) en controleerbaarheid, zorgt de toekomstige techniek ervoor dat controle en reizigersgemak grotendeels samenvallen.

6 Toetsing aan doelstellingen

Zoals gesteld in de introductie zijn de drie doelstellingen van MRDH

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

In dit hoofdstuk toetsen we in hoeverre deze doelstellingen gehaald worden door de doorgerekende varianten.

6.1 Spreiding reizigers

De beschreven varianten dragen niet bij aan spreiding van reizigers.

6.2 Extra middelen

Allereerst is een bredere maatschappelijke afweging aan de orde. Het is de vraag of deze doelstellingen van autoluw maken of prikkelen een meer klimaatvriendelijke vervoerwijze te kiezen vanwege hun maatschappelijke baten, MRDH niet juist wat geld zou mogen kosten?

Of de maatregelen gaan resulteren in meer of minder reizigersopbrengsten is op voorhand niet in te schatten. Het is wel duidelijk dat er een absolute ondergrens is qua opbrengstderving. Deze is € 4,6 miljoen.

6.3 Toegankelijkheid

De introductie van passend aanbod voor kinderen verhoogt de toegankelijkheid voor (gezinnen met) kinderen.

7 Samenvatting uitkomsten verkenning varianten

Om het gebruik van het OV binnen MRDH door (gezinnen met) kinderen te stimuleren, kan MRDH het NS aanbod voor die doelgroep grotendeels kopiëren. Dit resulteert dan in MRDH Kids Vrij, waarmee (maximaal 3) kinderen gratis meereizen met een volwassene, en de MRDH Kinderkaart, waarmee kinderen voor € 1,50 zelfstandig kunnen reizen. Deze producten zijn binnen geheel MRDH geldig. Controle en de mogelijkheden tot misbruik zijn wel een aandachtspunt voor de wijze van distributie.

Daarnaast kan MRDH inzetten op afspraken met NS om tot een landelijke OV Runner te komen.

Het is op voorhand niet in te schatten wat het opbrengsteffect van introductie van MRDH Kids Vrij en MRDH Kinderkaart zal zijn, zowel op korte als langere termijn. Het is echter de vraag of juist deze maatregelen MRDH niet wat geld zou mogen kosten?

De vraag naar producten voor kleine groepen is naar verwachting te klein om daar een product voor in de markt te zetten.

Op het gebied van P+R lijkt het belangrijker in te zetten op uniformiteit in gebruik, door alle P+R gratis te maken bij gebruik van het OV, dan op het ontwikkelen van additioneel OV productaanbod voor de gebruikers.

Colofon

Dit is een publicatie van:

Hypercube Business Innovation

Postbus 692

3500 AR Utrecht

Telefoon: 030 - 233 80 80

E-mail: info@hypercube.nl

KvK-nummer: 30160715

www.hypercube.nl

Hypercube is een onafhankelijk adviesbureau voor de publieke en private sector. Op economisch verantwoorde wijze onderzoekt en analyseert Hypercube sinds 1 januari 2000 onder meer voor het OV in het domein van de OV-chipkaart, reizigersinkomsten en tariefbeleid.