

Alkmaar, 18 augustus 2022

Bijdrage voor de discussie over een nieuw tarieven stelsel vanaf 2023

Over enige tijd worden de RNZ abonnementen afgeschaft.

Deze abonnementen worden gebruikt door forenzen en leerlingen die daarmee op één bepaalde route reizen. Nadeel is dat als ze er tijdelijk minder mee reizen, ze toch het volledige bedrag betalen. Een ander nadeel is dat Connexxion geen “producteigenaar” is van de RNZ abonnementen, en de prijzen niet kan beïnvloeden. Verder is het huidige zone-tarief een te ruw instrument om de voor- en nadelen uniform over het aantal gereden kilometers te verdelen.

Er is behoefte aan een alternatief om reizigers met een abonnement aan het OV te binden zonder deze nadelen. Eens te meer nu reizigers vaak niet meer 5 dagen per week reizen. Het streek-voordeel tarief biedt hiervoor een oplossing, maar heeft helaas ook enkele nadelen.

We hebben geprobeerd om een model te vinden dat

- Zoveel mogelijk reizigers als vaste klant voordeel oplevert
- De inkomsten van Connexxion niet nadelig beïnvloedt.
- Zoveel mogelijk aansluit bij de huidige RNZ abonnementen, zodat zo weinig mogelijk reizigers met enorme verschillen te maken krijgen. Dat reizigers met enige prijsverschillen te maken krijgen geldt voor elke systeemwijziging.
- Rekening houdt met het veranderend woon/werk patroon.

Het huidige RNZ abonnement gaat uit van een aantal reizen binnen een maand; kom je daarboven dan zijn volgende reizen gratis. Dit is zowel op kleine en grotere afstanden mogelijk, afhankelijk van het aantal zones (“sterren”).

Een streek-voordeelabonnement (zoals in Gooi en Vecht, en in Zeeland) daarentegen richt zich vooral op de forenzen en scholieren die grote afstanden afleggen. Het gaat niet om het aantal reizen, maar om het totaal aantal gereisde kilometers. Wie zijn de lange-afstands reizigers waar het streek-voordeel zich op richt? Dat zijn in het Gooi de reizigers van Huizen naar Utrecht en Amsterdam. Grotendeels studenten die ongevoelig zijn voor een prijsprikkel. Of zakelijk reizigers die hun reiskosten kunnen declareren.

In Haarlem gaat het om reizigers naar Amsterdam op lijn 80. Alle andere lijnen op deze verbinding zijn in handen van de Vervoerregio.

In Noord-Holland Noord is de langste route lijn 135, die zelden over de gehele afstand wordt gebruikt.

Er zijn daarmee weinig reizigers die zich aangesproken zullen voelen voor het voordeel van afkappen van het tarief op de lange afstand. En de véél grotere groep (voor een vrij groot deel scholieren) die op kortere afstand reist, krijgt minder aantrekkelijke tarieven dan nu met het RNZ-abonnement.

Is er een systeem te bedenken dat voordelen van beide combineert? We doen een poging.

We gaan uit van een kaartsoort (propositie) waarbij maandelijks achteraf wordt betaald, net als het streek-voordeel abonnement. Er moet dus een rekening (account) worden aangemaakt.

Na deze maand wordt niet het aantal kilometers gestaffeld, maar het aantal gelijke reizen. In de praktijk is bij de afrekening direct al te zien dat het om een frequente reiziger gaat: vrijwel alle reizen zijn gelijk. Het gaat dan om twee vaste reizen (heen en terug) of vier reizen (dus met overstap).

De software in de back-office bij Connexxion moet dus zo worden geprogrammeerd dat gelijke reizen herkend en opgeteld kunnen worden.

Het abonnement houdt in dat bij meer dan 10 (als voorbeeld) maandelijkse reizen een korting wordt toegepast van xx % , bij meer dan 14 (als voorbeeld) reizen een hogere korting enzovoort. Er kan "capping" worden toegepast net als bij het streek-voordeel tarief.

Als wordt vastgesteld dat een reiziger korting heeft opgebouwd, worden niet de reizen op saldo afgerekend, maar het kortingstarief toegepast. Reizen die buiten de vaste route vallen, tellen niet mee en worden tegen normaal saldo-tarief afgerekend.

De hoogte van de kortingen moet zo berekend worden dat het voor Connexxion (en dus ook voor het reizigersbestand als totaal) kostenneutraal is.

We gaan er hierbij van uit dat kosten en baten van dezelfde orde van grootte zijn als bij de huidige RNZ-abonnementen, zodat het saldo-tarief voor de overige reizigers niet of nauwelijks hoeft te worden verhoogd (dat in tegenstelling tot de Zeeland-voordeel kaart).

Het grote voordeel van dit systeem is dat het aantrekkelijk is voor bijna alle vaste reizigers, zowel op korte als lange afstand. Deze kaartsoort kan aangeboden worden voor een symbolisch bedrag. We denken daarbij aan 0,01 euro tot 1,25 euro per jaar (€ 0,01 is het jaartarief van de OV-fiets, € 1,25 is het jaartarief van de nieuwe OV-chipkaart).

Wat de scholieren betreft, is het mogelijk om een algemene korting voor reizigers onder 18 jaar in te voeren, of de staffelkorting niet vanaf bijvoorbeeld 10 reizen, maar al vanaf 8 reizen te laten beginnen.

Met vriendelijke groet,

Namens het Rocov-NH

Secretaris

cc: provincie Noord-Holland