

Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Doorrekening vijf tariefmaatregelen - Marktscan
gebruik OV

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



HYPERCUBE
BUSINESS INNOVATION

Inhoud

1	Inleiding	2
2	Opbrengsten.....	4
3	Reizigerskilometers	6
4	Reismomenten, volumeverdeling over de dag	9
5	Reizigerskenmerken, frequentie en besteding	11
5.1	Reizen op saldo.....	12
5.2	Maandabonnementen.....	14
5.3	Jaarabonnementen	14

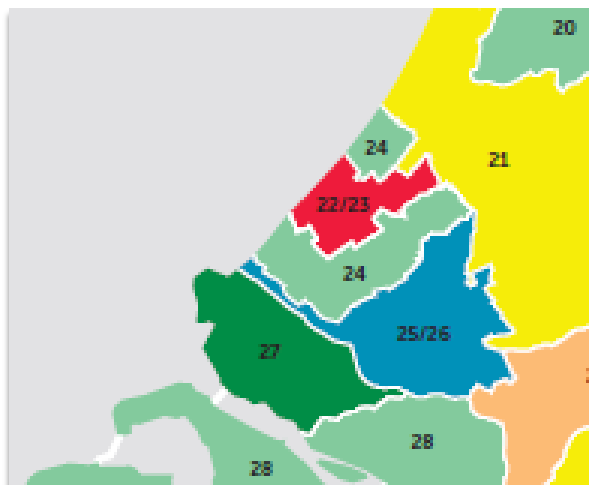
1 Inleiding

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.

Voor het interpreteren van de resultaten van de onderzoeken naar de verschillende tariefmaatregelen is informatie behulpzaam over de omvang van het gebruik van het OV in de verschillende concessies van MRDH alsmede enig inzicht in het reisgedrag, de bestedingen van reizigers en gebruik van reisproduct. Dit extra rapport geeft die achtergrondinformatie bij de onderzoeken naar de effecten van mogelijke tariefmaatregelen.



Figuur 1 Fragment concessiekaart Nederland: MRDH

De Metropoolregio Rotterdam-Den Haag is verdeeld in zes concessies:

Nummer(s) in figuur 1	Naam concessies (en actuele vervoerder)
22/23	Bus Haaglanden Stad (HTM)
	Rail Haaglanden (HTM)
24	Regionaal busvervoer Haaglanden (Connexxion tot 25-8-2019, vervolgens EBS)

Nummer(s) in figuur 1	Naam concessies (en actuele vervoerder)
25/26	Rail Rotterdam (RET) Bus Rotterdam e.o. (RET)
27	Voorne-Putten en Rozenburg (EBS sinds 10-12-2018)

De vervoerders hebben brongegevens voor de analyses van mogelijke tariefmaatregelen beschikbaar gesteld. Die brongegevens vormen tevens de basis van deze marktscan. Naast de reizigersopbrengsten betreft het alle transacties met een ov-chipkaart uit de periode 1 mei 2018 tot en met 30 april 2019. Kortom, nagenoeg alle in één recent jaar feitelijk gemaakte reizen en hun opbrengsten. Van die reizen kennen we alle relevante kenmerken voor het onderzoek naar effecten van tariefmaatregelen. Denk aan hoe vaak wordt met een kaart van waar naar waar gereisd, met welk vervoermiddel, met welk reisproduct, voor welke prijs, op welk tijdstip. We schrijven ‘nagenoeg’ omdat we van bepaalde, niet-verchipte delen van het assortiment de opbrengsten kennen maar niet het reisgedrag. Denk hierbij aan losse kaartjes zoals de HTM 2 uurskaart of dagkaart.

Opbrengsten en gebruik van het vrije studentenreisrecht blijft veelal buiten beschouwing in het onderzoek en in deze marktscan. Tenzij uitdrukkelijk anders aangegeven. Het gaat om het de studenten-week- of -weekendkaart (afgekort als SOV Vrij) die als onderdeel van de studiefinanciering beschikbaar gesteld wordt en waarvoor studenten niet hoeven te betalen. Maken ze gebruik van het kortingsrecht – buiten geldigheid van het vrije reisrecht – van hun studentenreisproduct dan zijn de opbrengsten en reizen soms opgenomen in deze marktscan (SOV Korting).

De reden om ‘SOV Vrij’ en ‘SOV Korting’ buiten beschouwing te laten is dat studenten die hiervan gebruik maken ongevoelig zijn voor alternatieve reisproducten of een ander tarief. Soms tonen we wel gebruiksvolumes omdat ze een belangrijk deel van de capaciteit van het OV in MRDH benutten. Bij de brongegevens passen nog de volgende opmerkingen:

- EBS kende in de beschouwingsperiode van het onderzoek ‘maar’ 4,5 maanden praktijk in Voorne-Putten Rozenburg. De gegevens uit die periode zijn opgehoogd naar een verondersteld jaarvolume.
- De concessie Rail Rotterdam kende in de beschouwingsperiode een tijdelijke invulling van de Hoekse Lijn. De uiteindelijke praktijk is onbekend in het onderzoek. De tijdelijke volumes zijn onderdeel van de concessie Bus Rotterdam e.o..

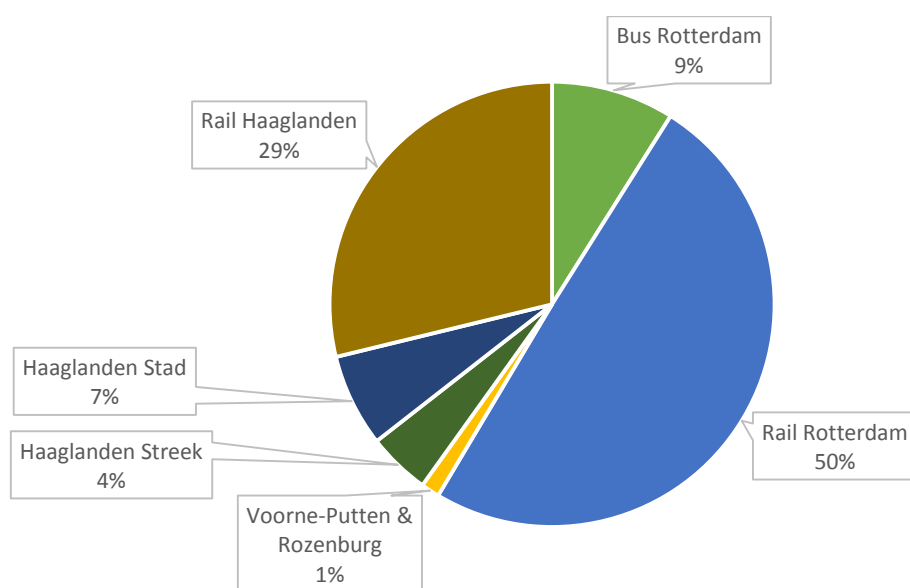
De studie naar effecten van mogelijke tariefmaatregelen beschouwt individuele tariefmaatregelen in isolement. In geval invoering van een tariefmaatregel wordt overwogen, is aan te bevelen het bestaande producten- en tarievenhuis te heroverwegen. Regio abonnementen hebben een relevant marktaandeel en het is de vraag of dit aanbod bijvoorbeeld past met invoeren van spitsdaldifferentiatie. Dit rapport schetst de positie van de Regio abonnementen in MRDH.

We starten in hoofdstuk 2 met informatie over de opbrengsten uit reizigers. Hoofdstuk 3 en 4 schetsen de omvang het OV in MRDH gemeten in reizigerskilometers. Zouden we dezelfde verhoudingsgetallen voor het aantal instapbewegingen (gemaakte ritten) in beeld brengen, dan wijken die beelden van een

afstand beschouwd nauwelijks af. Hoofdstuk 4 gaat in op de mate van gebruik geurende spits- en dalperiode. Hoofdstuk 5 beschrijft kenmerken van groepen reizigers.

2 Opbrengsten

Exclusief de inkomsten uit het studentenkaartcontract¹, bedragen de reizigersopbrengsten in de 6 concessies van MRDH ruim € 300 miljoen euro (prijspeil 2019).

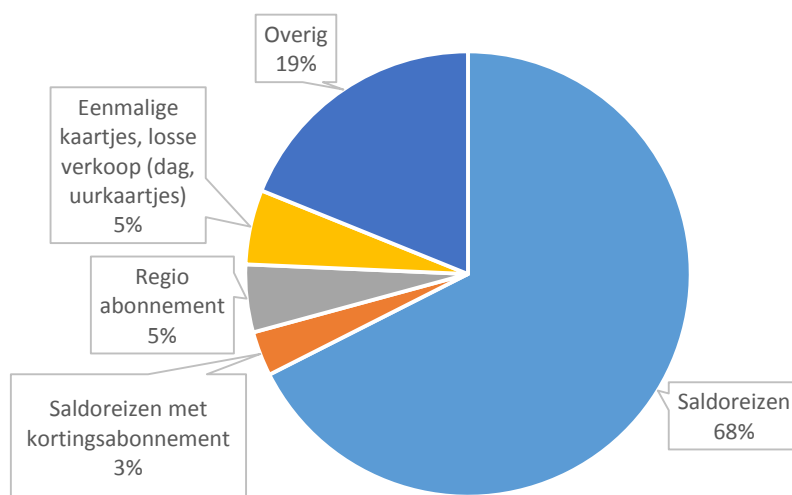


Figuur 2 Verdeling reizigersopbrengsten over concessies

50% van deze inkomsten worden gerealiseerd in de concessie Rail Rotterdam. De metro heeft daar een aandeel van bijna 80% in. De railconcessie van Haaglanden volgt met 29% van de reizigersopbrengsten exclusief SOV Vrij.

¹ Het onderzoek naar de effecten van tariefmaatregelen maakte het niet nodig de opbrengsten uit het studentenkaartcontract op te vragen bij de vervoerders.

Als we de opbrengsten verdelen naar gebruik van reisproducten resulteert het volgende beeld:



Figuur 3 Verdeling opbrengsten naar reisproduct

Het overgrote deel – bijna 70% – van de inkomsten uit reizigers komt voort uit saldoreizen met de ov-chipkaart². Behoudens de leeftijdreductie voor kinderen tot 12 jaar en senioren vanaf 65 jaar, betalen deze reizigers vol tarief: een opstaptarief en een aantal keren het kilometertarief.

Van de beschikbare abonnementen voor de meer frequente reiziger heeft het Regio abonnement het grootste marktaandeel (5% van de reizigersopbrengsten exclusief SOV Vrij).

Met name dankzij de studenten die buiten geldigheid van hun vrije reisrecht gebruik maken van het OV, hebben de inkomsten uit saldoreizen met een kortingsabonnement een aandeel van 3%.

De specifieke arrangementen die diverse gemeentes aanbieden aan sociale minima en senioren maken onderdeel uit van de categorie 'Overig' en omvatten ongeveer 3% van het totaal (of 17% van de categorie 'Overig').

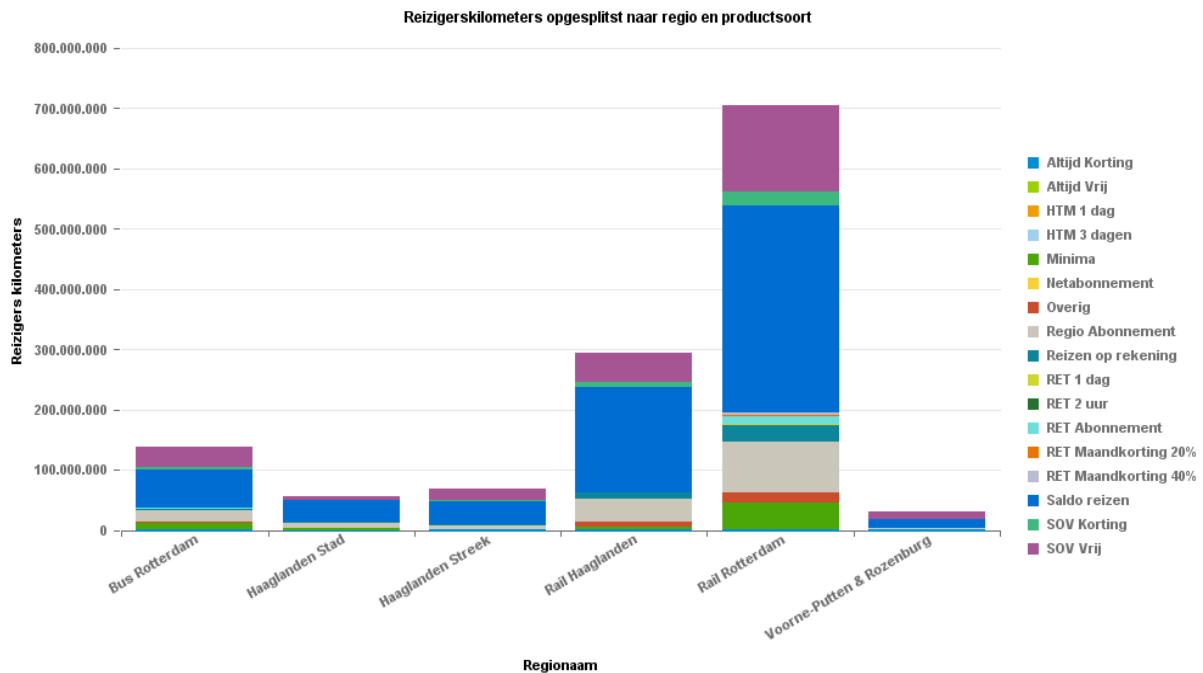
Voor reizigers zonder ov-chipkaart zijn regionaal incidentele kaartjes verkrijgbaar zoals RET 2 uur, RET 1 dag, HTM 1 dag of HTM 3 dagen. Hun omzetaandeel bedraagt 5%.

² Inkomsten uit Reizen op Rekening zijn opgenomen bij de categorie Saldoreizen. In de beschouwingsperiode van het onderzoek komen deze inkomsten overwegend uit het gebruik van de NS Business Card. Men betaalt een idem tarief als reizigers die op saldo reizen met hun ov-chipkaart.

3 Reizigerskilometers

Als we het integrale gebruik van het studentenreisproduct (SOV Vrij en SOV Korting) meenemen, blijken de MDRH-concessies in het kalenderjaar vanaf 1 mei 2018, 1,4 miljard reizigerskilometers geproduceerd te hebben. Die afstand is verdeeld over 285 miljoen ritten oftewel instapbewegingen.

De volgende staafdiagram toont in één beeld het aandeel van de diverse concessies in de reizigerskilometers en de reisproducten waar gebruik van gemaakt is.



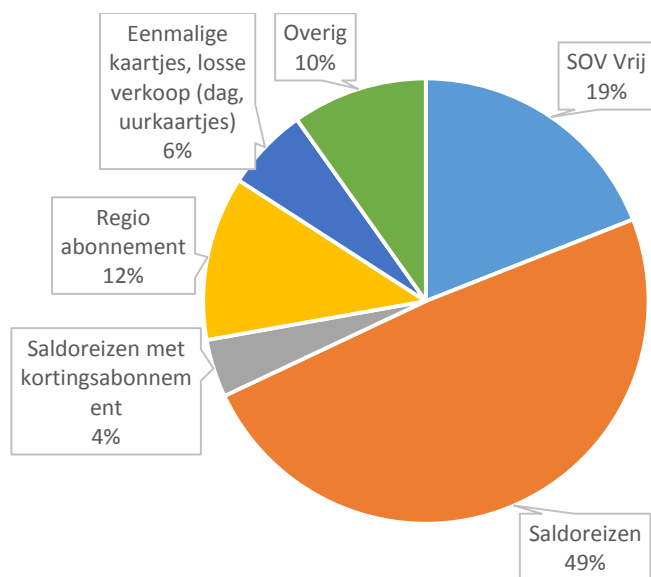
Figuur 4 Reizigerskilometers reisproducten per concessie

Naar dit kengetal gemeten is het aandeel van Rail Rotterdam 54% en Rail Haaglanden 23%.

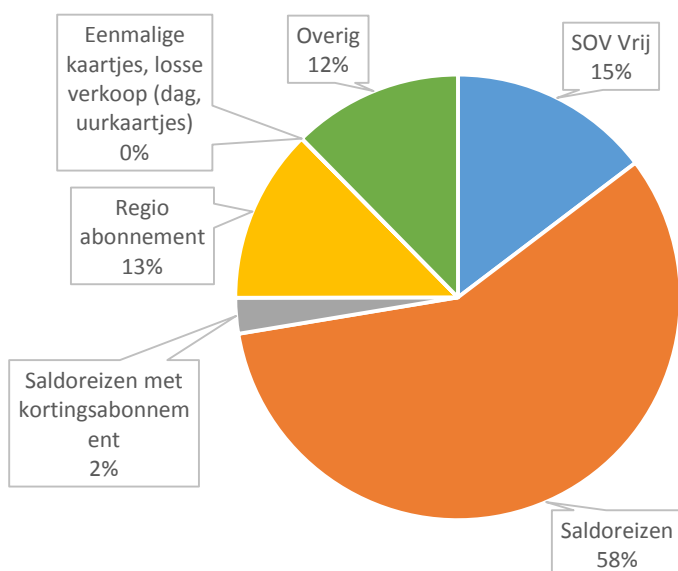
Als we de gereisde afstanden met studentenweek- en –weekendvrij buiten beschouwing laten, lijkt de verdeling van de reizigerskilometers over de concessies van MRDH op de verdeling van de opbrengsten (zie figuur 2). Als gevolg van de tariefverschillen is het aandeel in reizigerskilometers gemeten voor de Rotterdamse concessies wel licht hoger.

Het aandeel in kilometers van SOV Vrij bedraagt 19%. Saldoreizen (zonder kortingsproduct) neemt een aandeel van 51%. Als we de reizigerskilometers met SOV Vrij buiten beschouwing laten wordt dat 62%. Dat dit aandeel lager is dan het opbrengstaandeel van Saldoreizen komt omdat met abonnementen naar verhouding meer kilometers verreisd worden.

Voor de twee grootste concessies zoomen we in op de verdeling van de reizigerskilometers over de diverse reisproducten:



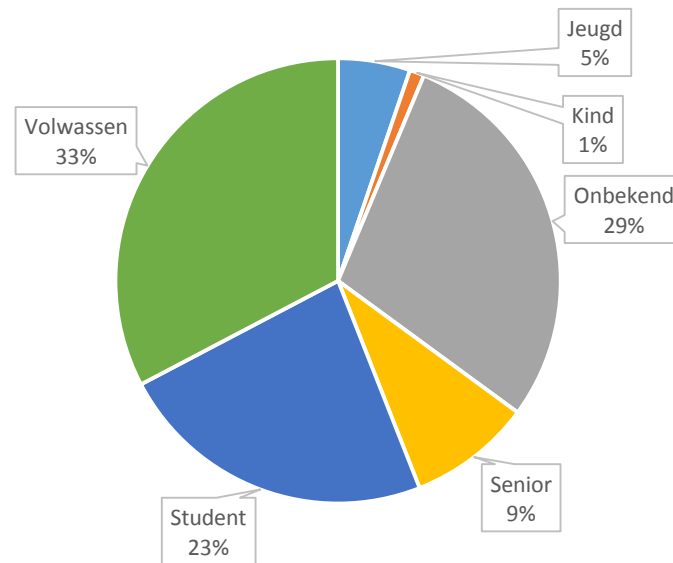
Figuur 5 Rail Rotterdam Verdeling reizigerskilometers naar reisproduct



Figuur 6 Rail Haaglanden Verdeling reizigerskilometers naar reisproduct

We onderscheiden reizigers in bezit van SOV Vrij (Student) van reizigers in een bepaalde leeftijdscategorie. De categorisering naar leeftijd (4-11 / Kind, 12-18 / Scholier, 19-64 / Volwassen en 65+ / Senior) is alleen mogelijk voor reizigers die gebruik maken van een persoonlijke ov-chipkaart. Het deel dat met een anonieme ov-chipkaart of incidenteel kaartje reist, is in onderstaande beelden toebedeeld aan de categorie 'Onbekend'.

Onderstaande taartdiagram verdeelt alle reizigerskilometers over deze groepen reizigers.



Figuur 7 MRDH reizigerskilometers naar groepen reizigers

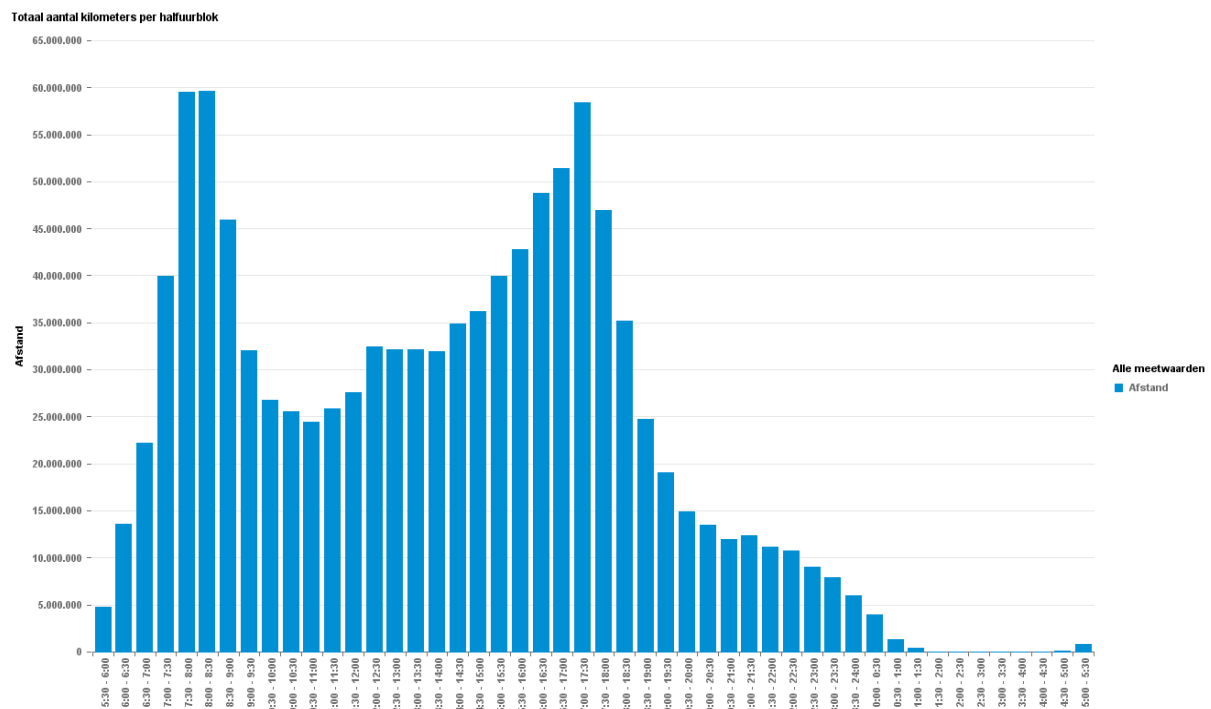
Deze indeling geeft een beeld van het type reiziger dat van het OV in MRDH gebruik maakt. Hoofdstuk 5 beschrijft andere kenmerken van reizigers: hoe vaak ze reizen en hoeveel geld ze besteden. De hier geschetste leeftijdscategorieën maken in combinatie met frequentieprofielen veronderstellingen mogelijk over het mogelijke reismotief. Midden- of hoogfrequente studenten (SOV Vrij) en reizigers in de leeftijd 12 tot en met 18 jaar hebben veelal een onderwijsmotief (woon-school verkeer). Van midden of hoogfrequente volwassen reizigers van 19 tot 65 jaar veronderstellen we een zakelijk of woon-werk motief (forens). Laagfrequente volwassenen (19-64 en 65+, senioren) hebben overwegend een sociaal recreatief motief.

4 Reismomenten, volumeverdeling over de dag

Onderstaande grafiek geeft inzicht in de mate van benutting van het OV in MRDH over een werkdag (maandag tot en met vrijdag).

De dag is verdeeld in tijdblokken van een half uur. Verticaal is het aantal reizigerskilometers afgebeeld.

De eerste grafiek heeft het gebruik van het vrije reizen met het studentenreisrecht-product meegenomen en geeft een beeld hoe druk het op bepaalde tijdstippen is c.q. wat het verschil is met de rustigere tijdstippen.



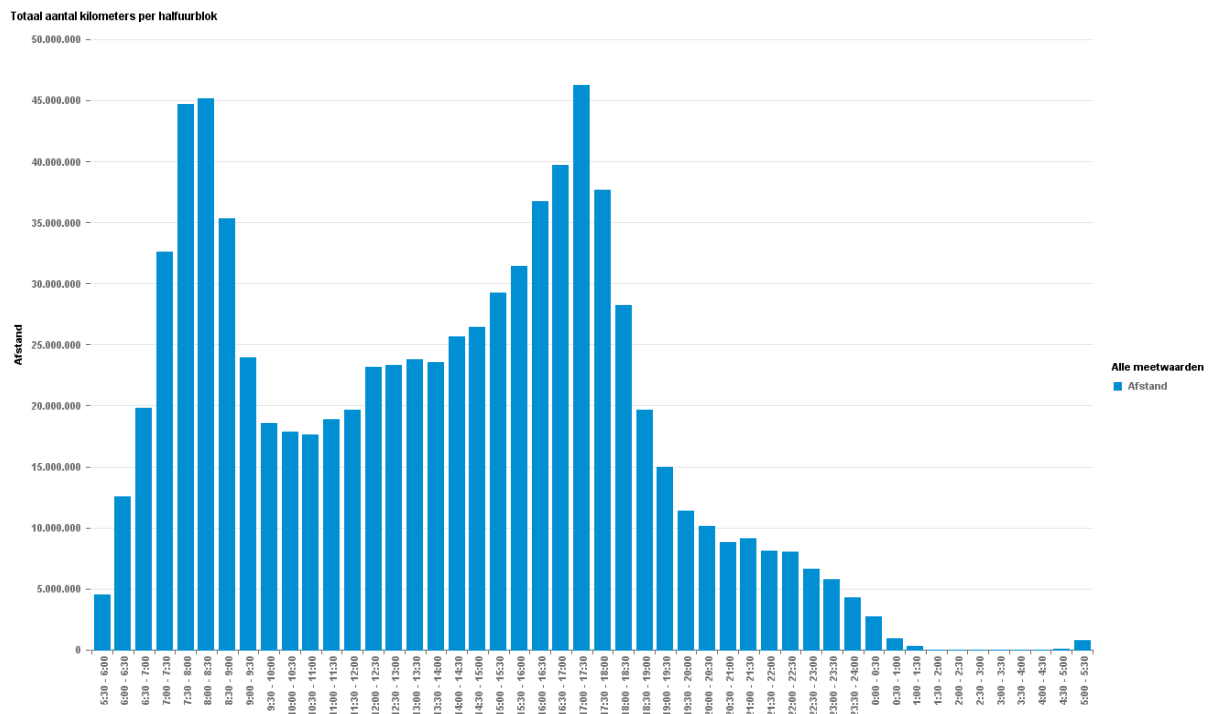
Figuur 8 MRDH, werkdagen. Verdeling reizigerskilometers per halfuur. Incl SOV Vrij.

Tussen half acht en half negen passeren twee halfuurblokken waarin opgeteld over de vijf werkdagen, 60 miljoen reizigerskilometers worden afgenomen.

Het meest rustige half uur overdag is tussen 10.30 en 11 uur (minder dan 25 miljoen reizigerskilometers). Na 19 uur is het volume minder dan 20 miljoen, na 22.30 uur daalt het totaal gemeten volume over de 5 werkdagen onder de 10 miljoen reizigerskilometers.

Er is zeker sprake van spitsdrukke. De vraag naar OV vraagt dan beduidend meer inzet van middelen. Er is ruimte voor spreiding van de reizigersvolumes.

In de tweede grafiek is SOV Vrij niet meegenomen. De studenten zullen immers niet gevoelig zijn voor een eventuele differentiatie van de prijs gedurende spits- of daluren.

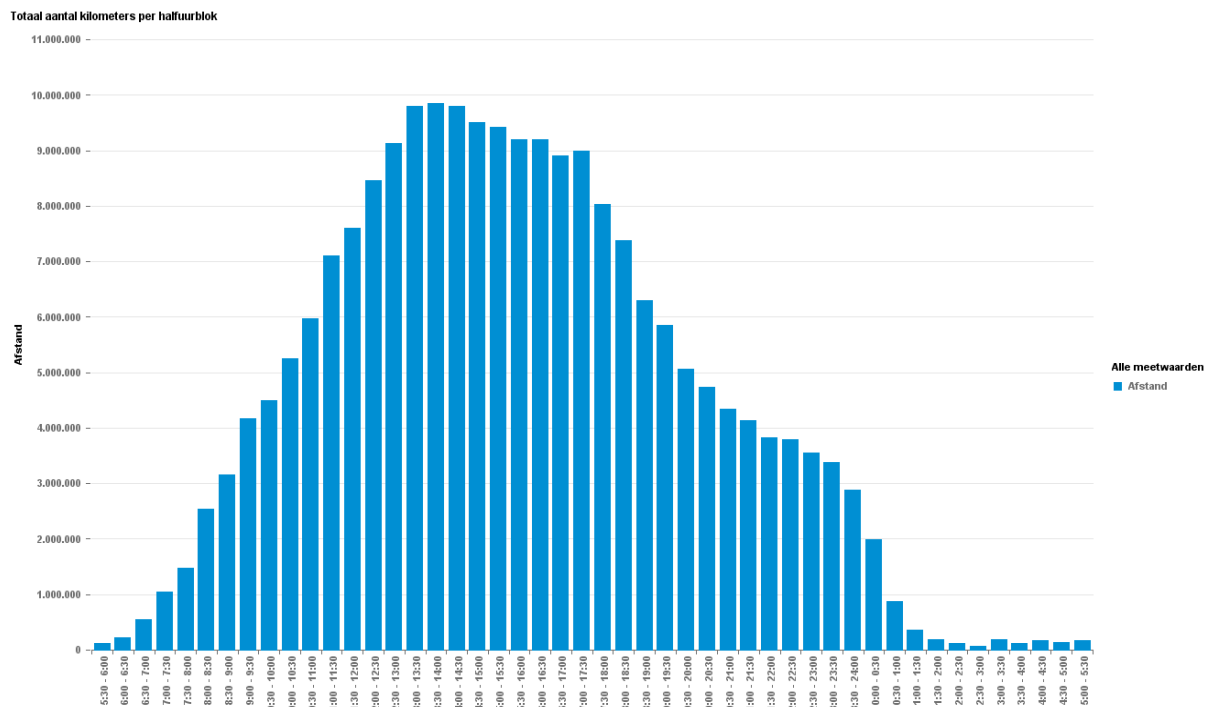


Figuur 9 MRDH, werkdagen. Verdeling reizigerskilometers per halfuur. Excl SOV Vrij.

Grofweg kun je stellen dat 25% van het volume door studenten bepaald wordt. Het patroon verandert niet wezenlijk. Het valt op dat een half uur in de middagspits (17 – 17.30 u), drukker is dan ieder tijdblok van de ochtendspits.

De Rotterdamse metro neemt ongeveer de helft van bovenstaande volumes voor haar rekening. De metro kent een vergelijkbaar werkdagpatroon als het totale OV in MRDH.

De volgende grafiek toont voor dezelfde grootheden de benuttingsgraad op zaterdag en zondag. Let op het beduidend mindere aantal reizigerskilometers op de verticale as. Het afwijkende beeld behoeft geen nadere toelichting. Het gebruik van SOV Vrij is buiten beschouwing.



Figuur 10 MRDH, weekend. Verdeling reizigerskilometers per halfuur. Excl SOV Vrij.

Weliswaar vergelijken we dan het totale volume van vijf werkdagen met twee weekenddagen maar als we daar ordegrootte voor corrigeren, zijn de drukste momenten op een gemiddelde weekenddag te vergelijken met een werkdag tussen 19 en 19.30 uur.

5 Reizigerskenmerken, frequentie en besteding

In dit hoofdstuk verdelen we reizigers naar twee verschillende kenmerken:

1. *Frequentie* (aantal reisdagen per periode). Deze categorisering helpt te duiden welke groepen reizigers mogelijk geïnteresseerd zijn in reisproducten (abonnementen). Laagfrequente reizigers zijn dat in principe niet. Ze hebben een te laag bestedingsniveau. Afgekochte reisrechten zijn in theorie vooral interessant voor hoogfrequente reizigers. We onderscheiden reizigers die
 - a. tot maximaal 2 dagen in een maand gereisd hebben: laagfrequente of incidentele reizigers
 - b. van 3 tot 11 en met 11 dagen in een maand gereisd hebben: middenfrequente reizigers
 - c. minimaal 12 reisdagen per maand reizen: hoogfrequente reizigers.
2. *Bestedingen* (aantal euro's dat per maand uitgegeven wordt). Naarmate men meer uitgeeft neemt de mate toe waarin men in de portemonnee positieve of negatieve gevolgen van tariefmaatregelen zal ervaren.

We onderscheiden reizigers die gebruik hebben gemaakt van een abonnement (maand of jaar/doorlopend) van reizigers die op saldo gereisd hebben.

De studenten (zowel SOV Vrij als het gebruik van het kortingsrecht, SOV Korting) blijven in dit hoofdstuk buiten beschouwing. Het studentenreisproduct is een abonnement met doorlopende geldigheid en is landelijk geldig. Er zijn vele studenten 'van elders' die een incidentele keer gebruik maken van het OV in MRDH. Ze zijn ongevoelig voor specifiek tariefbeleid en worden om die reden niet genoemd of getoond in dit hoofdstuk.

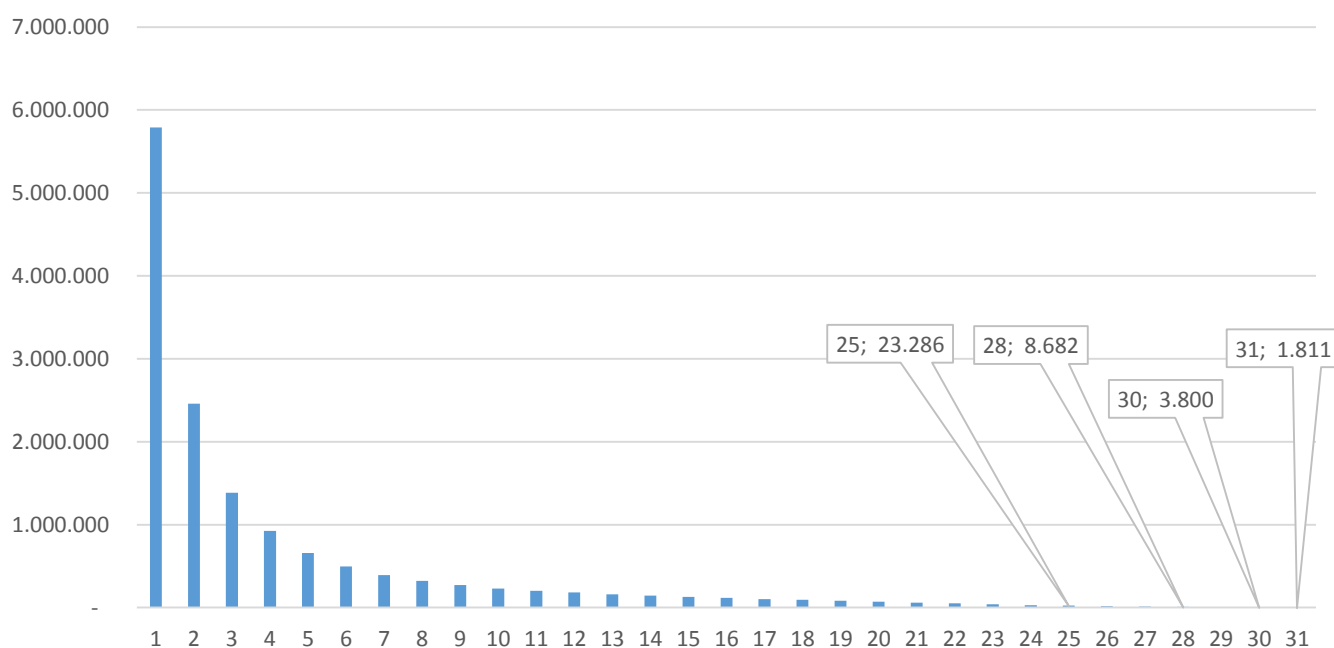
Een andere relevant grote groep betreft de reizigers op rekening reizen. Ook hun abonnement loopt onbepaalde tijd door (tot opzegging). Op dit moment zijn dat overwegend gebruikers van de NS Business Card die ook gebruik maken van bus, tram of metro in MRDH. Ze betalen hetzelfde tarief als reizigers die op saldo reizen en zullen zoals dat geldt voor studenten, in principe niet aangesproken worden door specifieke regionale tariefmaatregelen.

Dan is er nog een groep die gebruik maakt van een arrangement dat door gemeentelijke overheden wordt aangeboden (minima). Ook hun OV-gebruik blijft in dit hoofdstuk buiten beeld.

5.1 Reizen op saldo

Iedere maand weer reizen zo'n 1,2 miljoen verschillende bezitters van een ov-chipkaart op saldo in MRDH. Ze hebben geen abonnement, betalen vol tarief of genieten eventueel leeftijdreductie (4-11 jaar, 65+). Gemiddeld gebruiken deze 1,2 miljoen reizigers hun kaart en saldo gedurende iets meer dan 4 dagen in die maand. Het gemiddelde bedrag dat ze dan besteden, bedraagt € 12,72.

Onderstaande grafiek toont het cumulatieve totaal van het onderzoeksjaar. Iedere keer dat een reiziger op saldo reist in een bepaalde maand van het beschouwingsjaar, telt op de verticale as. Een reiziger die meerdere maanden reist, komt minimaal evenzoveel malen voor in de overzichten als maanden dat hij reist. Zijn er kalendermaanden waarin een combinatie van gebruik van saldo, maand- en/of jaarabonnement aan de orde is dan verschijnt betreffende reiziger meerdere malen – want in verschillende overzichten – voor dezelfde maand.

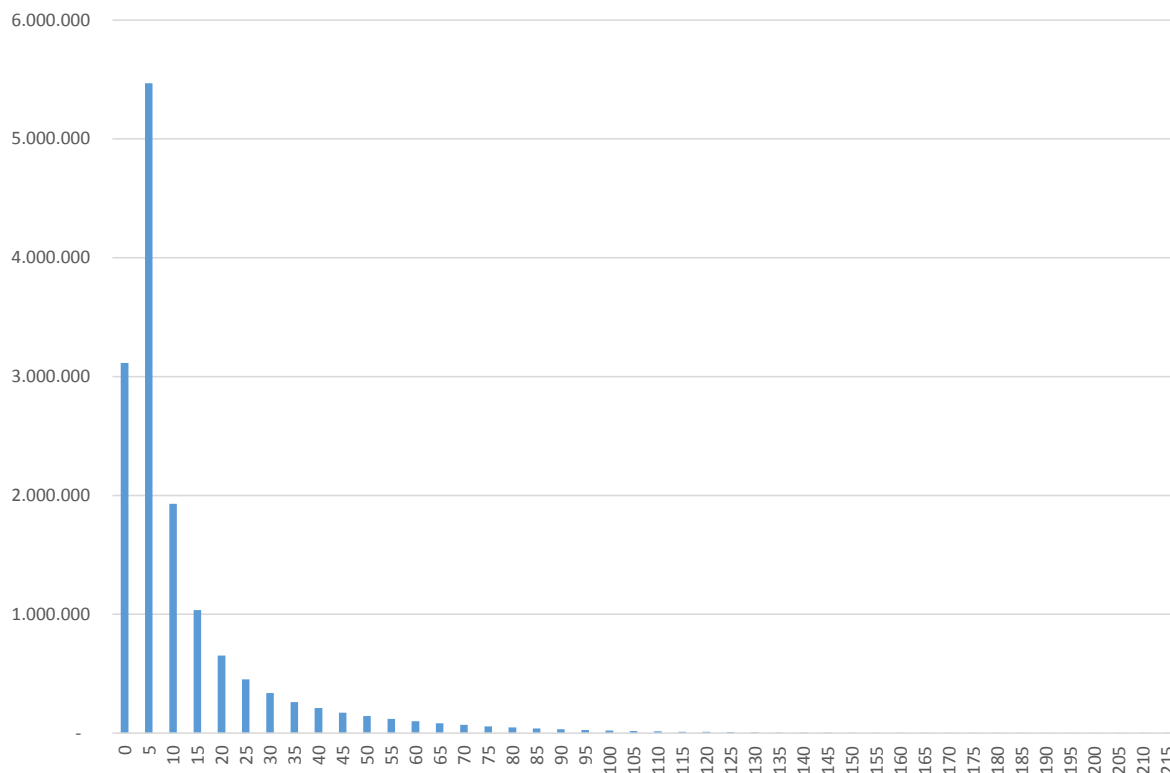


Figuur 11 Saldoreizigers. Aantal reisdagen per kalendermaand, MRDH integraal

Figuur 11 geeft een beeld hoeveel dagen per maand reizigers op saldo reizen. Zoals in de tekst boven de grafiek aangegeven, komt een reiziger die alle 12 maanden van de beschouwingsperiode op saldo heeft gereisd, ook 12 keer voor in bovenstaande figuur. Heeft deze reiziger die 12 maanden steeds maar één dag op saldo gereisd dan komt hij 12 keer voor in de meest linker staaf.

Er zijn tienduizenden reizigers die hoogfrequent – 12 dagen of meer per maand – gebruik maken van het OV in MRDH terwijl ze geen gebruik maken van een abonnement.

De maandelijkse besteding van de saldoreizigers uit figuur 11 blijkt uit onderstaande staafdiagram.



Er zijn ruim 3 miljoen reizigers die in een maand van het onderzoeksjaar minder dan € 5 hebben uitgegeven (categorie 0) terwijl bijna 5,5 miljoen reizigers hebben in enige maand van dat jaar tussen € 5 en € 10 (categorie 5) hebben uitgegeven in het OV van MRDH.

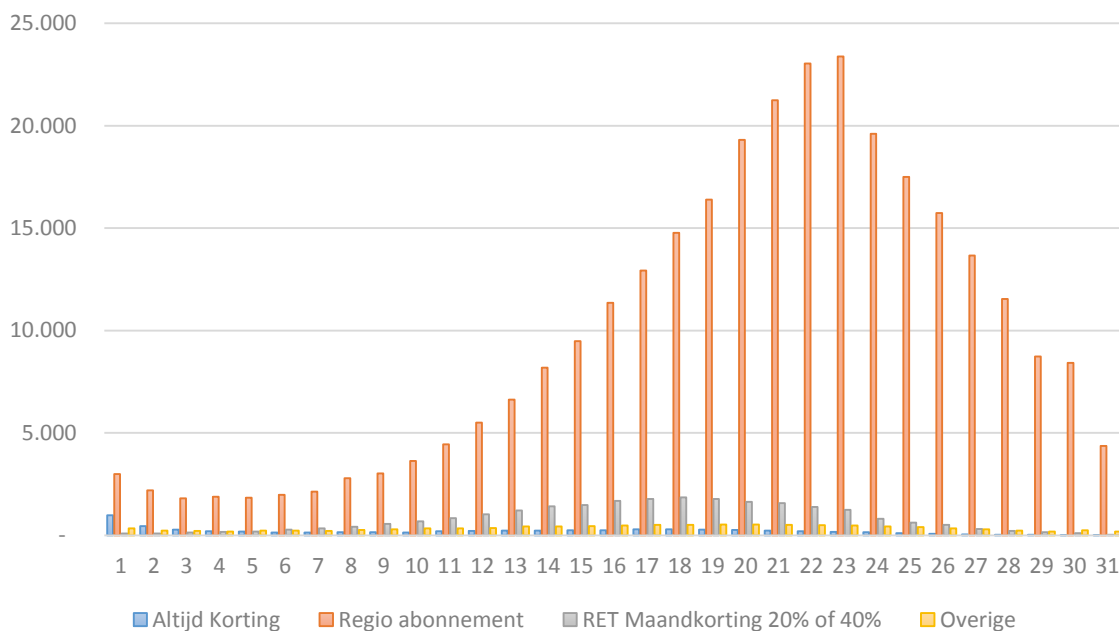
Vanaf een bestedingsniveau hoger dan € 20 per maand, ‘zakt’ de grafiek onder het volume van 1 miljoen reizigers in enige maand. In de categorie tussen € 100 en € 105 per maand zijn nog 20duizend reizigers aangetroffen. Het aantal reizigers dat in enige maand van het onderzoeksjaar tussen € 200 en € 205 heeft uitgegeven, bedraagt ruim 350.

Van alle reizigerskilometers in MRDH door reizigers zonder abonnement – die dus alleen op saldo reizen –, vindt 30% plaats in de spits (op werkdagen tussen 06.30 tot 9.00 uur en van 16.00 tot 18.30 uur) en 70% alleen in het dal. Stel dat MRDH een dalkortingsabonnement introduceert voor €15 per jaar (40% gedurende het dal, vol tarief op). Dat is omgerekend €1,25 per maand. Dat zou rekenkundig als interessant zijn voor reizigers die meer dan $2\frac{1}{2} \times €1,25$ in het dal besteden. Er zijn 100duizenden reizigers te vinden voor wie dat potentieel interessant is. Het zet hen dan aan tot meer gebruik op voordeligere momenten.

5.2 Maandabonnementen

In het jaar waarover brongegevens voor dit onderzoek beschikbaar zijn gesteld, zijn onder de maandabonnementen vooral Regio abonnementen gebruikt. Ruim 300.000 waarvan het merendeel ten minste 20 dagen tijdens hun geldigheid zijn gebruikt. Onderstaande staafdiagram toont op de horizontale as het aantal reisdagen dat een maandabonnement gebruikt is. Op de verticale as staat het aantal maandabonnementen afgebeeld. Maandabonnementen die maar een klein aantal dagen in MRDH gebruikt zijn, worden niet persé onderbenut. Het kan zijn dat ze ook gebruikt zijn in concessies van de provincie Zuid-Holland (DMG, Hoeksche Waard/Goeree Overflakkee en Zuid Holland Noord) waar ze eveneens geldig zijn. Dat fenomeen zal zeker aan de orde zijn bij het landelijke geldige Altijd Korting. In het onderzoeksjaar zijn ruim 6.000 van deze abonnementen gebruikt in MRDH.

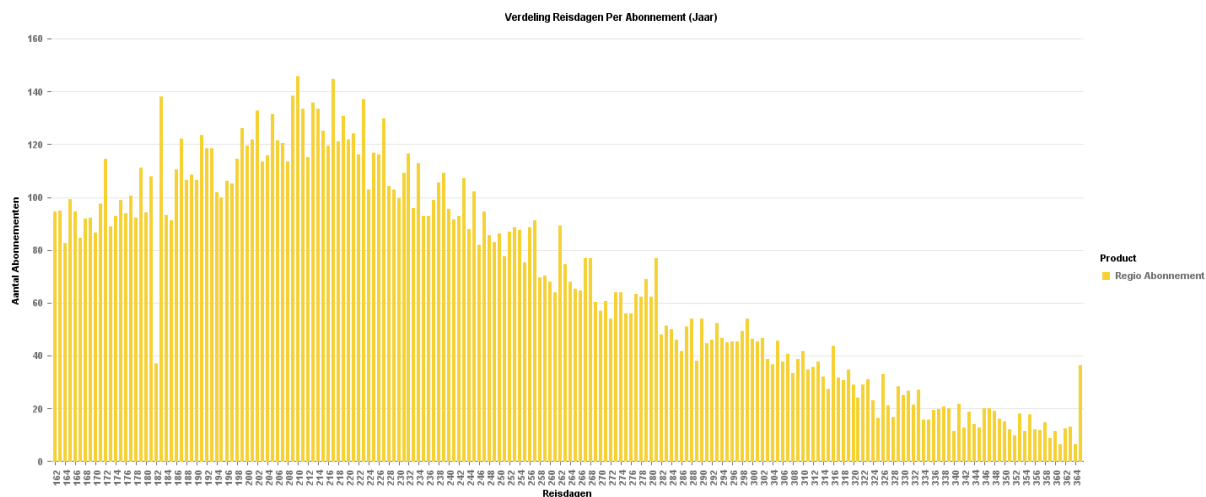
De grafiek toont ook de bescheiden gebruiksvolumes van RET Maandkorting (20% of 40%) en een restant bestaande uit met name Netabonnementen en RET personeelsabonnementen.



Figuur 12 MRDH, gebruik maandabonnementen in reisdagen

5.3 Jaarabonnementen

Er zijn in het onderzoeksjaar bijna 25 duizend verschillende Regio abonnementen met een geldigheidsduur van een jaar gebruikt. In theorie kan men daar 365 dagen gebruik maken in MRDH. Een groot deel echter maakt veel minder gebruik van het OV in MRDH met hun jaarabonnement. Dat komt omdat ze dat abonnement veelal in één van de andere Zuid-Hollandse concessies gebruiken waar dat Regioabonnement eveneens geldig is.



Figuur 13 MRDH, Regioabonnement, jaarabbonementhouders

Bovenstaande staafdiagram toont de jaarabonnementbezitters onder de Regio Abonnementen die ten minste 162 dagen met dat abonnement van het OV van MRDH gebruik gemaakt hebben. Dat zijn er in totaal iets meer dan 14duizend. De pieken liggen bij 210 en 211 reisdagen. Bij beide pieken geeft de verticale as 145 abonnementen aan.

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.