

TARIEVENVISIE OV NH2024

CONCEPTVERSIE



TARIEVE

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
Samenvatting.....	3
Introductie.....	5
(Wettelijke) Kaders in het openbaar vervoer.....	6
Sturingsmogelijkheden in OVpay-tijdperk	8
Landelijke keuzes (LTK)	11
Keuzes voor tarieven.....	13
Randvoorwaarden en uitgangspunten provincie Noord-Holland	13
Regionale keuzes	16

Samenvatting

Deze visie vormt de basis van een nieuw tarievenhuis voor het openbaar (bus)vervoer binnen de Noord-Hollandse concessies. Tot op heden volgden we als provincie het Landelijk Tarievenkader, waar we incidenteel eigen producten en kortingen aan toe voegden. Door nu een eigen tarievenvisie op te stellen, kunnen we als provincie beter sturen op onze beleidsdoelen, zoals onder andere verwoord in de [visie Publieke Mobiliteit](#). Een uitgangspunt daarbij is dat het OV betaalbaar blijft. Kortingen worden verleend aan mensen die het nodig hebben of frequent reizen. Daarnaast zetten we in op betaalbaar OV voor jongeren om daarmee deze doelgroep blijvend aan het OV te binden.

In dit visiedocument gaan wij in op de keuzes die wij als provincie belangrijk vinden in ons tarievenhuis. Een deel van deze keuzes landen uiteindelijk ook in het Landelijk Tarievenkader dat dit najaar gezamenlijk wordt vastgesteld door de provincies en vervoerregio's, die wij als provincie moeten volgen. Dit Landelijk Tarievenkader vullen we vervolgens aan met eigen producten en kortingen op basis van deze visie.

De visie houdt nadrukkelijk rekening met de volgende kaders:

- **De Wet personenvervoer 2000:** in deze wet is de rolverdeling tussen concessieverlener en concessiehouder geregeld;
- **Het Landelijk Tarievenkader (LTK):** door dezelfde doelgroepen en landelijke kortingen te volgen ontstaat er een overzichtelijk, eenduidig beeld voor de reiziger;
- **De technische (on)mogelijkheden** van het nieuwe OVpay-systeem;
- **Interoperabel reizen:** reizigers in de provincie reizen ook in andere concessies en in een tariefbeleid zal hier nadrukkelijk rekening mee gehouden moeten worden;
- **Opbrengstneutrale wijzigingen:** wijzigingen in het beleid of systeem zorgen niet voor extra of minder inkomsten voor de vervoerder. Dit kan resulteren in het onderling afwijken van tarieven of kortingen tussen de concessies.

Bovenstaande kaders zijn meegenomen in de volgende uitgangspunten van de visie:

- **Loyaliteit wordt beloofd:** dus korting voor vaste reizigers;
- **Focus op lange afstand:** voor een korte afstand heeft actieve mobiliteit (fietsen of lopen) de voorkeur. Lange afstanden reizen wordt relatief goedkoper door een minimumtarief in te stellen;
- **Staffels en capping:** via technische mogelijkheden het systeem laten werken voor de reiziger, waardoor keuzes niet door de reiziger op voorhand gemaakt hoeven worden. Korting krijgen is daarmee eenvoudig;
- **Buurtbussen en vraaggestuurde varianten** van het openbaar vervoer: De tarieven voor (nog) niet-regulier openbaar vervoer, zoals buurtbussen en vraaggestuurde varianten van het openbaar vervoer sluiten zo goed als mogelijk aan bij die van het reguliere openbaar vervoer;
- **Toekomstige generaties** worden van jongs af aan gestimuleerd om met het openbaar vervoer te (blijven) reizen;
- De bankpas is voornamelijk voor particulieren en toeristen, reizen op rekening is voornamelijk voor frequente en zakelijke reizigers, net als afgekochte reisrechten;

Vervolgens maken wij voor Noord-Holland de onderstaande keuzes voor onze regionale tarieven:

- **Leeftijdskortingen te geven aan kinderen (gratis) en jongeren**, eventueel aanvullend op het LTK. Wij organiseren als provincie zelf geen nieuwe standaard ouderenkorting. Waar gewenst gaan wij met gemeenten in gesprek om te onderzoeken wat zij nodig hebben om over te gaan tot een kortingsproduct voor minima. Op die manier worden huishoudens die het financieel nodig hebben, geholpen (ook in de categorie ouderen);
- De vervoerder de mogelijkheid geven om het **kilometertarief per concessie** in beperkte mate **verschillend** te laten zijn. Dit om gepaste en vergelijkbare kortingen mogelijk te maken. De tarieven zullen altijd ter goedkeuring aan de provincie worden voorgelegd;
- Het invoeren van een **minimumtarief van drie kilometer** om het STOMP-principe (stappen-trappen-OV-mobiliteitsdiensten-privéauto) te ondersteunen;
- Het **niet inzetten van een standaard spits-dal-differentiatie** voor alle reizigers, maar er kunnen wel dalkortingsproducten (voor bijv. ouderen) worden aangeboden.

Introductie

Deze visie gaat over de vormgeving van een nieuw tarievenhuis voor het openbaar (bus)vervoer binnen de Noord-Holland concessies. In 2026 wordt het huidige OV-chipkaart systeem uitgezet en wordt er alleen nog betaald via het OVpay-systeem. Hiermee kan de reiziger in- en uitchecken met de betaalpas, telefoon en een 'klassieke' OV-kaart. Het huidige OV chipkaart systeem is dermate verouderd dat er veiligheidsrisico's optreden wanneer deze te lang wordt aangehouden. Bijkomend voordeel is dat de meeste mensen in het bezit zijn van een betaalpas en zij dus niet meer vooraf voor 7,50 euro een chipkaart hoeven aan te schaffen indien ze willen reizen met het OV. Dit werkt drempelverlagend en de verwachting is dat dit zal resulteren in meer OV-gebruik. Met het invoeren van dit OVpay-betaalsysteem in het openbaar vervoer zijn er nieuwe mogelijkheden bijgekomen voor het toekomstige productenaanbod, terwijl er ook wordt gekeken om het huidige aanbod aan producten terug te dringen/te vereenvoudigen.

De hoeveelheid verschillende producten is in de afgelopen jaren met alle verschillende concessies en aanbieders onoverzichtelijk groot geworden. Daarnaast is het huidige tariefsysteem niet altijd eerlijk. Het is wenselijker om landelijk herkenbare kortingen aan te bieden en overall dezelfde soorten prijsopbouw te hanteren. In het openbaar vervoer kennen wij daarom landelijke tariefafspraken waar wij ons als provincie aan dienen te houden. Deze (landelijke) kortingen en tarieven staan beschreven in het landelijk tarievenkader (LTK). De uitgangspunten van de nieuwe mogelijkheden in het LTK worden samen met hun kansen en risico's elders in dit stuk nader toegelicht. Voorheen volgden wij als provincie vooral de (standaard)kortingen en -producten uit het LTK, terwijl nieuwe producten zoals het gratis kinderkaartje incidenteel en zonder bijpassend kader werden ingevoerd.

Naast de landelijke afspraken hebben de concessieverleners namelijk ruimte om zelf hun (regionale) tarieven vorm te geven. Om te komen tot een wenselijk tariefstelsel in de Noord-Hollandse concessies, is het noodzakelijk om zelf uitgangspunten en randvoorwaarden te formuleren over de manier hoe de reiskosten voor elke doelgroep worden bepaald. Dit past binnen onze wettelijke tariefbevoegdheid. Binnen deze uitgangspunten en randvoorwaarden kunnen door de vervoerder(s) in de komende jaren voorstellen worden gedaan voor nieuwe tarieven.

In deze visie gaan wij niet tot in details in op specifieke bedragen of kortingspercentages. Op basis van de hier benoemde tariefkeuzes kan de vervoerder voorstellen doen om deze te operationaliseren.

In dit visiedocument gaan wij in op de keuzes betreffende onze regionale tarieven. Deze keuzes helpen om te sturen op onze beleidsdoelstellingen zoals verwoord in de visie Publieke Mobiliteit. In deze visie gaan we uit van het STOMP-principe (Stappen-Trappen-OV-Mobiliteitsdiensten-Privéauto). We stimuleren lopen en fietsen op de korte afstanden, ontmoedigen autogebruik dat niet noodzakelijk is en werken aan een OV-systeem dat voor een grote groep mensen aantrekkelijk, betaalbaar en toegankelijk is.

De provincie kijkt onder andere naar hoe met de prijs van een busreis meergebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd kan worden ten opzichte van de auto. Ook kijken we naar de effecten van prijsdifferentiatie (bijvoorbeeld het variëren van de prijs voor spits en dal), en hoe we bijvoorbeeld een 'prijschap' (maximale prijs, bijvoorbeeld per dag of maand) kunnen inzetten om de betaalbaarheid te vergoten. Het stimuleren van loyaliteit, met name bij toekomstige generaties, is een van onze aandachtspunten.

(Wettelijke) Kaders in het openbaar vervoer

Om de context en de effecten van keuzes over het vervoersysteem beter te kunnen duiden, geven wij in dit hoofdstuk weer welke kaders een rol spelen bij het opstellen van deze tariefvisie.

Wp2000

De wettelijke basis voor het bepalen van tarieven van het OV is vastgelegd in de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000). De provincie stelt de prijzen vast en ook onder welke voorwaarden deze door derden op de markt gebracht kunnen worden. In de verschillende concessies van de provincie is dit meegenomen. In de gunning is opgenomen dat de vervoerder voorstellen kan doen en hoe de reiziger (verenigd in reizigersadviesraad ROCOV) hierin betrokken moet worden. De uitgangspunten van het tariefbeleid worden door de provincie meegegeven aan de vervoerder. Het uiteindelijk vaststellen van tarieven kan alleen door de provincie worden gedaan en niet door de vervoerder zelf. Dit gebeurt op jaarbasis door middel van een tariefaanvraag en een tariefvaststelling.

OVpay

De provincie Noord-Holland hecht aan een gemakkelijk en transparant tariefsysteem. Met de introductie van OVpay worden producten niet meer op een pas gezet, maar in de zogeheten generieke back-office. Een centrale plek waar aan het einde van de dag volgens de meest gunstige berekening voor de reiziger op basis van de gemaakte ritten een prijs wordt bepaald. Hiermee sluiten wij aan bij de landelijke systematiek. Het aanbod aan producten moet in dit nieuwe systeem worden versimpeld. Het betalen met een bankpas of een OVpas werkt qua privacy niet anders dan het betalen bij de supermarkt of met een huidige OV-chipkaart. Met een anonieme OVpas blijft er altijd de mogelijkheid om volledig anoniem te reizen, maar is het niet mogelijk om persoonlijke kortingen te ontvangen.

De ontwikkelingen in het betalen in het openbaar vervoer gaan snel en het is mogelijk dat ook nieuwe manieren van betalen worden geïntroduceerd. Het uitgangspunt is dat er in de Noord-Hollandse concessies in ieder geval altijd betaald kan worden met een landelijk ondersteund systeem.

Landelijk Tarievenkader (LTK)

Het landelijk tariefkader (LTK) is een set aan afspraken gemaakt door de gezamenlijke opdrachtgevende OV autoriteiten. In het tarievenkader zijn de spelregels voor het opstellen van landelijke tarieven geformuleerd, maar zijn ook een aantal landelijke producten vastgelegd, zoals leeftijdskortingen voor kinderen en ouderen. Hiermee ontstaat een overzichtelijk tarieflandschap voor de reiziger met het doel de aantrekkelijkheid van het OV te vergroten.

In het LTK is opgenomen dat tarieven op reisafstand gebaseerd zijn. Het gaat hierbij over de werkelijk afgelegde afstand, niet hemelsbreed. Een ander uitgangspunt is dat voor iedere reis (die uit meerdere ritten kan bestaan) een basistarief in rekening wordt gebracht, ook wel het 'opstaptarief'. Verder wordt ook de vastgelegde methode van jaarlijkse indexering beschreven. Deze wordt zowel op het basistarief als de landelijk vastgestelde tarieven toegepast.

Daarnaast geeft het LTK aan welke tariefmodellen te gebruiken zijn. Een tariefmodel is de vorm waarin het tarief wordt berekend. Voorbeelden zijn het reizen met een vast kortingspercentage of het betalen van een vast bedrag voor het reizen in een bepaalde periode (bijvoorbeeld een abonnement). In het LTK worden in de basis alle verschillende tariefmodellen toegelaten. Hiermee

is er dus een grote mate van vrijheid voor de provincie (en de vervoerder) om een aantrekkelijk aanbod te creëren, dat aansluit bij de beleidsdoelstellingen.

Het LTK biedt daarmee de basis voor een (regionaal) tarievenkader van de provincie en zal ook met het OVpay-systeem al landelijk bepaalde kortingen voorschrijven.

Financiële stromen in het OV

Om in Nederland openbaar vervoer aan te kunnen bieden krijgen vervoerbedrijven jaarlijks een bijdrage van de concessieverlener in de vorm van een exploitatiebijdrage/subsidie. De 'exploitatiebijdrage' voor de Noord-Hollandse concessies wordt grotendeels gebaseerd op het aantal gereden dienstregelingsuren (DRU's): de hoeveelheid tijd die voor de bussen nodig is om de dienstregeling te rijden. De exploitatiebijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd volgens de landelijk vastgestelde OV indexering: de 'Landelijke Bijdrage Index' (LBI). Deze is onder andere gebaseerd op de stijging of daling van de loonkosten en de brandstof- en energiekosten.

De vervoerder ontvangt – naast de exploitatiebijdrage vanuit de provincie – inkomsten uit de reizigersopbrengsten. Voor toekomstbestendig openbaar vervoer is het belangrijk dat de reizigersopbrengsten in een redelijke verhouding staan tot de bijdrage van de overheid. Deze verhouding staat binnen het openbaar vervoer bekend als 'de kostendekkingsgraad'. Hoe hoger de kostendekkingsgraad, des te meer de kosten van het openbaar vervoer gedekt worden door de opbrengsten die uit het reizigersgebruik afkomstig zijn. De bijdrage van de provincie Noord-Holland in de huidige concessies bedraagt ongeveer 55% van de totale opbrengsten van de vervoerder. Dat houdt in dat de vervoerder voor 45% van de opbrengsten afhankelijk is van de reizigersopbrengsten. Daarvoor geldt dat de vervoerder opbrengstverantwoordelijk is. Als de reizigersopbrengsten in enig jaar tegenvallen is dit het risico van de vervoerder. De 55% subsidie van de provincie is gebaseerd op de gereden ritten en dus niet gekoppeld aan de hoeveelheid reizigers.

Jaarlijks mogen de reizigerstarieven door de vervoerder verhoogd worden met de gemiddelde Landelijke Tarief Index (LTI). Dit is de index voor OV waarin de ontwikkeling van loonkosten en brandstof verwerkt zijn.

Het afwijken van de LTI heeft directe, structurele gevolgen voor de provinciale bijdrage. Wanneer er gekozen wordt om de tarieven voor het OV te verlagen, zal de subsidie evenredig moeten worden verhoogd. Wanneer er in dat geval niet wordt gekozen om de subsidie te verhogen, zal het aanbod van ritten moeten worden verminderd.

Tenslotte ontvangt de vervoerder een bijdrage van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (OCW) voor de Studenten OV-kaart. Samen met de subsidie en de reizigersinkomsten vormen deze inkomsten de basis voor de business case van de vervoerder, waarop hij zijn aanbod baseert.

In deze visie gaan we ervan uit dat de provinciale bijdrage een gegeven is. Dit betekent automatisch dat een nieuw tariefkader opbrengst neutraal moet zijn om te voorkomen dat we moeten snijden in de dienstregeling. Wel willen we met het nieuwe tarievenkader het gebruik van OV laagdrempeliger maken om daarmee invulling te geven aan de provinciale mobiliteitsdoelstellingen.

Sturingsmogelijkheden in OVpay-tijdperk

In dit hoofdstuk gaan wij in op de manier waarop op dit moment de tarieven in ons openbaar vervoer worden bepaald en hoe dat met het nieuwe OVpay-systeem wordt uitgebreid. Er zijn verschillende aspecten van de reis of reiziger die bepalend kunnen zijn voor het tarief dat gerekend wordt. Daarnaast zijn er verschillende kortingsmodellen die kunnen worden toegepast om tarieven te reduceren.

De tariefopbouw

Op dit moment wordt de prijs van de rit bepaald door twee verschillende onderdelen: het basistarief en het kilometertarief. Het basistarief houdt in dat je sowieso een vast bedrag betaalt zodra je aan een reis begint; een soort opstartkosten. Daarna betaal je daar bovenop nog per gereisde kilometer het kilometertarief:

$$\text{Reisbedrag} = \text{basistarief} + \text{gereisde kilometers} \times \text{kilometertarief}$$

Het basistarief wordt landelijk vastgesteld, terwijl de vervoerders aan de vervoersautoriteiten voorstellen kunnen doen voor het kilometertarief. De provincie stelt deze vervolgens vast. Het kilometertarief is daarom een van de hoofdelementen om als provincie op tarieven te sturen.

Aspecten voor differentiatie

De mogelijkheid van sturen op tarieven volgt uit beleidsdoelstellingen als duurzaamheid, gezondheid, bereikbaarheid of sociale overwegingen. Wanneer er wordt uitgegaan van een gelijkblijvende hoeveelheid inkomsten betekent dit wel dat elke euro korting die wordt gegeven ergens anders vandaan zal moeten komen. Er zijn een aantal aspecten van de reis of reiziger op basis waarvan een afweging gemaakt kan worden wat betreft de tarifiering en kortingen. Hieronder een korte opsomming:

Tijd:

Ongeveer een derde deel van de reizen wordt gemaakt in de spits. De capaciteit van bussen en benodigd aantal chauffeurs wordt mede hierdoor bepaald. Het is daarom wenselijk om deze piekbelasting meer te spreiden. Door het voordeliger te maken om buiten de spits te reizen, of juist onaantrekkelijker te maken in de spits, kan gestuurd worden op de noodzakelijke inzet en daarmee op de kosten.

Afstand:

Kortere afstanden kunnen veelal ook met de fiets of lopend worden overbrugd. Als je kijkt naar het stimuleren van actieve mobiliteit en het volgen van het STOMP-principe, zou fietsgebruik en lopen de voorkeur moeten hebben boven de bus. Daarom kan ervoor gekozen worden om korte reizen minder aantrekkelijk te maken. Dat kan op verschillende manieren, maar in essentie werkt het hetzelfde: het vaste deel van het tarief dat bij elke rit wordt betaald wordt hoger en/of de prijs per kilometer blijft daarna relatief laag, zodat lange afstanden qua prijs per kilometer aantrekkelijker worden.

Gebruik:

Wanneer je regelmatig gebruik van het OV wil stimuleren, is het goed om de reiziger daarin financieel tegemoet te komen. Voorheen ging dit vooral in de vorm van abonnementen, maar hier zijn met OVpay nieuwe opties bij gekomen die verderop staan beschreven. Het bieden van extra kortingen voor frequente gebruikers zal veelal tot gevolg hebben dat de prijs voor de incidentele gebruiker iets omhoog gaat.

Doelgroepen:

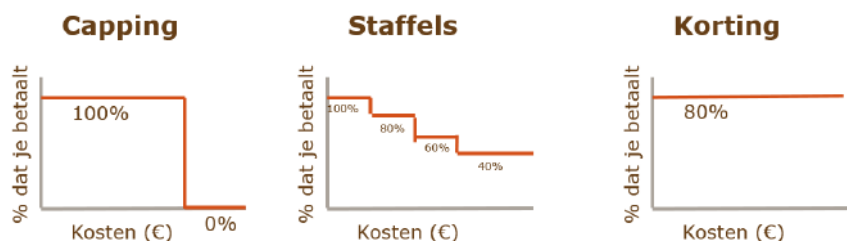
Ook specifieke doelgroepen komen in aanmerking voor kortingen. Zo bestaan er al leeftijdskortingen voor 65+-ers en kinderen t/m 11 jaar en geven sommige gemeenten lokale minima de mogelijkheid om gratis te reizen. Met korting voor kinderen kunnen ook gezinnen makkelijker voor de bus kiezen in plaats van de auto. De hoogte van de korting en het moment wanneer deze geldt is een afweging. Minimabeleid wordt door gemeenten gevoerd en is daarom lastig om als provincie op te sturen.

Productfamilies

Met het introduceren van 'account-based ticketing' (reizen met verrekening achteraf) in het nieuwe OVpay-systeem zijn er twee tariefmodellen om kortingen aan te bieden als optie bijgekomen. Waar voorheen saldoreizen, korting en afgekocht reisrecht (bijv. meer-rittenkaarten of abonnementen) al bestonden, zijn daar nu 'capping' (maximumtarief) en 'staffels' (meer korting bij meer gebruik) bij gekomen.

Landelijk is afgesproken om (zoveel mogelijk) producten aan te bieden die vallen in één van de onderstaande productsoorten. De werking hiervan is dan herkenbaar voor de reiziger. Er wordt onderscheid gemaakt tussen vijf productsoorten:

1. **Saldoreizen:** het betalen van het tarief van een (persoonlijk) reissaldo op basis van gereisd aantal kilometers tegen een vol of gereduceerd tarief per kilometer
2. **Capping:** na het bereiken van een bepaald reisbedrag in een periode, is het reizen gratis (zie afbeelding)
3. **Staffels:** na het bereiken van bepaalde reisbedragen, wordt reizen in stappen relatief goedkoper (zie afbeelding)
4. **Korting:** over elke gemaakte reis (binnen de voorwaarden) wordt minder betaald (zie afbeelding)
5. **Afgekocht Reisrecht:** voor elke gemaakte reis (binnen de voorwaarden) hoeft niet meer betaald te worden: daar is vooraf in één keer alles afgekocht



Nieuwe mogelijkheden

Minimumtarief:

In het landelijk tarievenkader is het mogelijk gemaakt om naast het basistarief een extra bedrag op te nemen voor een minimum aantal af te nemen kilometers. Voor bijvoorbeeld de eerste 3 kilometers betaal je dan een vast bedrag, ongeacht de afstand die je reist. Daardoor worden korte reizen minder aantrekkelijk ten gunste van langere reizen. Na het gekozen aantal vaste kilometers (X) loopt vervolgens het bedrag weer op met het kilometertarief. In een formule ziet dat er als volgt uit:

$$\text{Reisbedrag} = \text{minimumtarief incl. } X \text{ kilometers} + (\text{totale kilometers} - X) \times \text{kilometertarief}$$

Het voeren van een minimumtarief kan met name gebruikt worden om fietsen en lopen op de korte afstand te stimuleren en langere reizen aantrekkelijker te maken.

Staffels en capping:

De productfamilies staffels en capping zijn nieuwe toevoegingen en bieden dus nieuwe manieren om reisgedrag te sturen. Met het Gooi en Vechtstreek Voordeel-product is er sinds 2023 binnen onze concessies al een pilot operationeel die gebruik maakt van een staffelmodel. De hoeveelheid korting loopt getrapt op naarmate men meer binnen de concessie reist. In de eerste actieperiode was vanaf €174,80 per maand het reizen gratis (100% voordeel), dat dan weer als capping kan worden aangeduid. Inmiddels krijgt men met [Transdev Voordeel](#) in Gooi en Vechtstreek vanaf €140,- aan reiskosten een korting van 90% via het reizen met de bankpas.

Zowel staffels als capping vormen constructies die (hoog)frequente reizigers belonen. Met staffels gebeurt dat trapsgewijs op de gekozen drempelwaarden, terwijl capping alleen een maximumbedrag bepaalt, waarna nooit méér dan dat bedrag wordt betaald in de betreffende periode. Omdat deze allebei zijn gebaseerd op reisbedragen, komen vooral de lange-afstandsreizigers snel aan korting, terwijl reizigers die korte reizen maken vaker moeten reizen om dezelfde drempelwaarde te bereiken.

De meest gebruikelijke perioden uit het huidige productentijdperk zijn jaar en maand. Veel berekeningen gaan op dit moment dan ook uit van staffels en capping op maandniveau. Het is echter ook mogelijk om de periode op bijvoorbeeld een week of een dag te zetten.

Beperkingen binnen OVpay

Op het moment van schrijven (april 2024) wordt nog hard gewerkt aan de mogelijkheden van het nieuwe betaalsysteem rondom de uitvoering en technische mogelijkheden. De punten waar nog op doorontwikkeld wordt, zijn:

- De vervoerders zijn nog verkoopsystemen aan het ontwikkelen voor de producten
- Er zijn nog geen koppelingen gemaakt met backoffices buiten het OV, waardoor integrale betaalsystemen nog niet mogelijk zijn
- Producten die zijn samengesteld uit producten van meerdere aanbieders zijn nog niet gebouwd of getest

Landelijke keuzes (LTK)

Een aantal keuzes op het gebied van tarieven in het Bus-, Tram- en Metrovervoer (BTM) worden in landelijk verband door de samenwerkende vervoersautoriteiten genomen in het LTK. De keuzes voor landelijke kortingen en tarieven bieden meer duidelijkheid voor de reiziger, omdat deze overal gelden, ongeacht welke concessie de dienst aanbiedt. Dit zorgt ervoor dat er aan een aantal beleidsdoelstellingen al vaste invulling wordt gegeven. Dit betreft een basiskorting of tarief die landelijk geldt, maar het is ook mogelijk om regionaal een extra voordelig aanbod te verzorgen. Hieronder gaan wij in op de kortingen die in het LTK staan beschreven en de ontwikkelingen die op dit gebied spelen.

Automatische leeftijdsorting

Een van de meest bekende soort landelijke korting is die gebaseerd op leeftijd. Zo reizen op dit moment kinderen t/m 3 jaar te allen tijde gratis, terwijl kinderen van 4 t/m 11 jaar en ouderen vanaf 65 jaar 34% korting op al hun reizen krijgen. De kinderen van 4 t/m 11 jaar en ouderen moeten daarvoor wel een persoonlijke kaart hebben, waar hun leeftijd aan gekoppeld is.

Ouderen (vanaf 65 jaar)

De grens van 65 jaar is gebaseerd op de oude AOW-leeftijd, terwijl die al een tijdje is opgeschoven naar 67 en waarschijnlijk nog hoger zal worden. Er ligt een voorstel om landelijk de kortingsgrens (in ieder geval) opnieuw te laten aansluiten bij de AOW-leeftijd en dus nu vanaf 67 jaar te laten gelden. Men werkt immers ook langer.

Daarnaast ligt er een landelijk voorstel om de automatische landelijke korting voor ouderen helemaal te laten vervallen. In 1980 is deze regeling in het leven geroepen om financiële steun te bieden aan minder koopkrachtige ouderen. De hoeveelheid minima in de ouderengroep is over de jaren, mede door de verhogingen van de AOW en belastingvoordelen, echter sterk afgenomen, maar de korting is nog altijd algemeen van aard: iedereen boven de 65 krijgt het. Ter indicatie: de hoeveelheid 65-plushuishoudens met een laag inkomen daalde tussen 1995 en 2015 van 21,4% naar 3,1%, terwijl dit voor het gemiddelde huishouden daalde van 15,5% naar 8,8%¹. Naast het feit dat oudere huishoudens tegenwoordig minder vaak een laag inkomen hebben, is ook hun vermogen sterk toegenomen ten opzichte van de gemiddelde huishoudens.

Door deze korting landelijk af te schaffen, zou je een specifiekere doelgroep (bijvoorbeeld minima via gemeenten) kunnen ondersteunen en kies je ervoor om onderscheid te maken op inkomen, niet op leeftijd. Dit type beleid, met korting of gratis reizen voor (oudere) minima, wordt al door sommige gemeenten in hun minimabeleid aangeboden. Om de korting voor minima aan te bieden is samenwerking met de gemeenten noodzakelijk. Daar ligt de verantwoordelijkheid voor en het inzicht in de inwoners in de doelgroep minima. Vanwege privacyoverwegingen is het niet mogelijk om hier als provincie of vervoerder zelf inzicht in te krijgen. Daarnaast kunnen bijvoorbeeld producten gericht op ouderen goedkoper worden gemaakt, zoals een Dal Vrij-abonnement waar ouderen goedkoop afgekocht reisrecht hebben in de daluren, waardoor de bezetting beter gespreid wordt. Op die manier zijn ouderen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer toch voorzien in een manier om goedkoper te reizen.

Het laten vervallen van de automatische (landelijke) leeftijdsorting voor ouderen heeft tot gevolg dat reizen voor deze groep duurder wordt, omdat zij zullen reizen tegen het reguliere tarief. Het hierbij vrij te vallen geld biedt kansen voor gerichtere ondersteuning. Frequente reizigers kunnen via een gericht abonnement nog met korting reizen.

¹ [Ontwikkeling inkomen en vermogen 65-plussers na '95 - CBS](#)

Kinderen (4 t/m 11 jaar)

Ook wordt gekeken naar hoe het reizen met het OV kan worden gestimuleerd onder kinderen van 4 t/m 11 jaar. Na eerdere overwegingen voor het verhogen van de korting, lijkt er nu een landelijk gratis reizen voor kinderen t/m 11 jaar aan te komen. Of hier nog randvoorwaarden aan gekoppeld worden, zoals het reizen onder begeleiding of in de dalperiode, wordt nog uitgewerkt.

Het (mogelijk) gratis laten reizen van kinderen t/m 11 jaar geeft gezinnen de mogelijkheid om voordelig op stap te gaan met het openbaar vervoer, terwijl de jonge generatie ervaring opdoet met het reizen in het openbaar vervoer. Mede om die redenen biedt de provincie sinds 2024 al gratis reizen voor kinderen t/m 11 jaar aan onder begeleiding van een volwassene.

Jongeren (12 t/m 18 jaar)

Op dit moment is er een gat tussen de periode dat je standaard korting krijgt als kind (t/m 11 jaar) en het moment dat je gaat studeren en recht hebt op een studenten-OV-kaart. Er zijn wel kortingsproducten die speciaal op scholieren zijn gericht, maar die zijn allemaal regionaal en per vervoerder georganiseerd. Het ziet er naar uit dat jongeren voortaan ook met een vaste korting vanuit het LTK kunnen reizen met de bus, tram en metro. Op die manier wordt het gebruik van het openbaar vervoer van geboorte tot afstuderen gestimuleerd.

De keuze om jongeren een vaste korting te geven via het LTK is op het moment van schrijven nog niet definitief. Mocht dit idee geen doorgang vinden, dan is het goed om te bekijken op welke manier wij deze groep tegemoet willen komen. Op dit moment bieden wij al verschillende scholierenabonnementen met korting aan, maar zonder abonnement reizen jongeren tegen het reguliere tarief.

Keuzes voor tarieven

Naast de keuzes die landelijk worden gemaakt over de OV-tarieven, kan de provincie aanvullende kortingen geven op basis van haar beleidsdoelstellingen en de verschillende aspecten van reizen en reizigers die hierboven zijn beschreven. Om te bepalen wat voor een producten en tarieven wij onze reizigers willen aanbieden is het daarom goed om te kijken welke randvoorwaarden en uitgangspunten passen bij onze provinciale doelstellingen. Vervolgens wordt er ingegaan op de keuzes voor kortingen en producten en hoe deze aansluiten bij beleidsdoelstellingen als duurzaamheid, gezondheid, bereikbaarheid of sociale overwegingen.

Randvoorwaarden en uitgangspunten provincie Noord-Holland

Om te kunnen rekenen aan een nieuw tarievenstelsel is het belangrijk om een aantal randvoorwaarden en uitgangspunten op te stellen waar het stelsel op zijn minst aan zou moeten voldoen. Deze moeten zowel de reiziger als de vervoerder beschermen tegen te grote effecten op reismogelijkheden en tarieven door de voorgestelde veranderingen.

De wijzigingen zijn opbrengstneutraal

Ongeacht welke keuzes er gemaakt worden: de opbrengsten voor de vervoerder zullen zo goed als gelijk moeten blijven. Dit houdt in dat de gemiddelde reiziger evenveel zal blijven betalen als voor de wijzigingen. Aan de andere kant wordt ook de vervoerder niet bevoordeeld of benadeeld door de gemaakte keuzes. Hierbij wordt uitgegaan van een gelijkblijvende vervoersvraag.

Het nieuwe LTK is het uitgangspunt

Met onze keuzes sluiten wij zo goed mogelijk aan bij de afspraken die gemaakt zijn in het LTK als het gaat om tariefmodellen. Deze zijn gebaseerd op gereisde afstand en maken gebruik van proposities als staffels, capping, korting en afgekocht reisrecht. De vrijheid die de nieuwe mogelijkheden geven wordt gebruikt voor een passend tariefsysteem per concessie.

De ideeën passen in het landelijk programma OVpay

De OV-chipkaart maakt plaats voor de bankpas (EMV-betalen) en een nieuwe OV-pas, waarbij gebruik wordt gemaakt van een algemene backoffice. De kosten voor een reis worden aan het eind van de dag verrekend op basis van de geldende tarieven, kortingen en producten. Sterabonnementen gaan over naar gebiedspecifieke afgekochte reisrechten.

Het systeem ontzorgt de klant

Kortingen worden waar mogelijk automatisch toegepast, zodat de reiziger niet te veel hoeft na te denken over het beste aanbod. Daarmee krijgt de reiziger altijd de meest gunstige prijs voor de door hen gemaakte reizen. Dit zorgt voor flexibiliteit, zodat een reiziger zich geen zorgen hoeft te maken wanneer zij in een periode meer of minder reizen.

OV moet betaalbaar blijven

Het reizen met het openbaar vervoer moet een niet te grote impact hebben op het beschikbare maandelijkse budget van de reiziger. Reiskosten voor dagelijkse en wekelijkse reizigers mogen daarom gemiddeld iets lager liggen per reis dan die van incidentele reizigers. De totale uitgaven van incidentele reizigers blijven immers beperkt ten opzichte van frequente reizigers.

Meer reizen met het OV wordt beloond

Het belonen van loyale reizigers sluit aan bij het bovenstaande uitgangspunt over betaalbaarheid. Daarnaast stimuleren automatisch oplopende kortingen meergebruik van het OV en daarmee de keuze voor een duurzame modaliteit .

Nieuwe generaties wordt laagdrempelig openbaar vervoer aangeboden

Door het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer door kinderen, jongeren en studenten ontstaan er generaties die beter bekend zijn met het openbaar vervoer en dit als een serieuze, aantrekkelijke reisoptie zien. Zo zetten wij in op de loyale reiziger van de toekomst.

Minima moeten kunnen blijven reizen

Het is zonder hulp van gemeenten niet mogelijk om inkomensafhankelijke kortingen te geven. Zij hebben inzicht in gezinsinkomens en kennen sociale uitkeringen toe. Gemeenten kunnen met de vervoerder afspraken maken om (een deel van) de reiskosten van minima te betalen. Vanuit de vervoersautoriteiten zetten wij ons in om dit zo goed mogelijk te faciliteren.

Op korte afstanden is actieve mobiliteit (lopen/fietsen) een alternatief voor OV

Bij de provincie hanteren wij binnen het mobiliteitsdomein het STOMP-principe. Hierbij hebben de bewegingen door stappen (S) en trappen (T) de voorkeur boven die met het OV (O). Natuurlijk zijn er grenzen aan tot welke afstand men geacht kan worden om lopend of fietsend af te leggen. De tarieven voor korte afstanden mogen wel stijgen ten opzichte van die voor langere afstanden, die onder andere moeten concurreren met autogebruik.

Reizen tussen verschillende concessies niet bestraffen

Voor reizen die onze eigen concessiegrenzen over gaan moet ook naar het deel gekeken worden buiten onze eigen concessiegebieden. Dat een reis een voor de reiziger arbitraire grens over gaat, moet niet leiden tot onnodig hogere kosten. Zo zou er bij het vervolgen van de reis bij een andere vervoerder niet nogmaals het opstaptarief gerekend moeten worden. Hiervoor dienen afspraken gemaakt te worden met onze buurregio's (Flevoland, Fryslân, de MRA, Utrecht en Zuid-Holland).

Buurtbussen en vraaggestuurde varianten van het openbaar vervoer

De tarieven voor (nog) niet-regulier openbaar vervoer, zoals buurtbussen en vraaggestuurde varianten van het openbaar vervoer sluiten zo goed als mogelijk aan bij die van het reguliere openbaar vervoer. Buurtbussen hanteren al hetzelfde tarief als het reguliere OV. Bij vraaggestuurd vervoer moet het systeem op een dergelijke manier werken dat mensen die gratis reizen (abonnement/studenten-OV) niet zonder te betalen niet op kunnen komen dagen. Het tariefsysteem moet daarbij helpen.

De bankpas is voornamelijk voor particulieren en toeristen

Het betalen met de bankpas zal vooral door particulieren en toeristen gebeuren. Hierbij zullen particulieren na aanmelding ook in aanmerking komen voor kortingen en voordeelproposities. Hier is geen aparte OV-kaart meer voor nodig en moet het betaalgemak vergroten.

Reizen op rekening is voornamelijk voor frequente en zakelijke reizigers

Vooralsnog lijkt het niet mogelijk om de betaling van een reis met de bankpas pas aan het eind van de maand te laten plaatsvinden. Een voorwaarde voor de banken is dat bij inchecken met de bankpas per dag een transactie plaatsvindt. Reizen op rekening met een maandelijks afrekening zal daarom plaatsvinden met de nieuwe OV-pas. Deze zal vooral voor frequente en zakelijke reizigers relevant zijn.

Afgekocht reisrecht van forensen wordt vaak door de werkgever vergoed

Het gros van de huidige abonnementen wordt gebruikt voor woon-werk reizen en worden vergoed door de werkgever. Een beperkte prijsstijging van dit afgekochte reisrecht zal niet direct gevoeld worden door de reiziger.

Scholieren moeten met het OV kunnen reizen voor lange afstanden

Voor sommige scholieren is het reizen met de bus een noodzaak om bij ver gelegen onderwijsinstellingen te kunnen komen. Kostenstijgingen voor hoogfrequent reizende jongeren zijn daarom niet wenselijk.

Voorkom zoveel mogelijk dat OV-chipkaart reizigers opdraaien voor financieel voordeel van huidige wagenverkoopklanten (EMV-derving)

De losse kaartverkoop die op dit moment nog plaatsvindt voor incidentele reizen, gebeurt tegen een (aanzienlijk) hoger tarief dan het reizen met een OV-chipkaart. In het OVpay-systeem verdwijnt de losse kaartverkoop, omdat een ieder met een bankpas kan inchecken. Dat houdt in dat de extra marge van de losse kaarten verdwijnt als opbrengst. De rekening voor de misgelopen inkomsten zal vooral bij de incidentele reiziger komen te liggen.



Figuur 1. De hoofduitgangspunten die worden gehanteerd bij het bepalen van producten en tarieven

Regionale keuzes

Met de (voorliggende) landelijke keuzes en de opgestelde randvoorwaarden en uitgangspunten om aan te toetsen, kunnen er keuzes worden gemaakt hoe wij als provincie op regionaal niveau onze tarieven willen vormgeven. Aan de hand van de beleidsdoelen en uitgangspunten kunnen er keuzes worden gemaakt voor het inrichten van het tarievenkader. Per uitgangspunt bekijken wij welke instrumenten kunnen bijdragen aan het onderliggende doel.

1. Loyaliteit wordt beloond

Wanneer men kijkt naar loyaliteit, kan dat op meerdere manieren geduid worden. Enerzijds is het zo dat hoe vaker men reist, hoe meer kilometers men aflegt over een langere periode van tijd. Anderzijds maken frequente gebruikers meer (dezelfde) ritten over een langere periode. Het is daarom goed om te kijken op welke manieren dit beloond kan worden.

De frequente reiziger kan niet worden beloond via de onderdelen basistarief, minimumtarief of het kilometertarief, omdat deze ook voor incidentele reizigers gelden. De nieuwe productfamilies staffels, capping, en (gekochte) korting voorzien hier wel in. Staffels geven naarmate er in een periode meer gereisd wordt steeds meer korting. Capping zorgt ervoor dat men vanaf een bepaald bedrag de rest van de periode gratis reist. Gekochte korting vraagt een initiële investering van de reiziger, maar die kan (makkelijk) worden terugverdiend wanneer er frequent gereisd wordt.

Staffels en capping en reisfrequentie

In de onderstaande tabel wordt gerekend met een rit van €4,- die met verschillende frequenties (aantal ritten) wordt gemaakt. In dit voorbeeld worden staffels gehanteerd waarbij bij vanaf €20,- een korting van 10% wordt gegeven, vanaf €40,- een korting van 20% en vanaf €60,- een korting van 30%.

Aantal ritten	Reiskosten	Staffel 1 (10%)	Staffel 2 (20%)	Staffel 3 (30%)	Korting (€)	Korting (%)
5	€ 20,00	0	0	0	-	0%
10	€ 40,00	€ 2,00	0	0	€ 2,00	5%
20	€ 80,00	€ 6,00	€ 4,00	€ 2,00	€ 12,00	15%
30	€ 120,00	€10,00	€ 8,00	€ 6,00	€ 24,00	20%

Voor de reiziger die incidenteel reist, verandert er niet veel. Wel bestaat er een kans voor deze groep wanneer ze in een korte periode toch veel reizen, ze automatische korting via het staffelmodel kunnen krijgen. Daarmee proeven ervaren ze dat loyaliteit wordt beloond. Omdat men incidenteel reist, worden wijzigingen in het tarief beperkt gevoeld.

Het heeft de voorkeur om in alle concessies van de provincie tot zo uniform mogelijke kortingsproducten te komen, zodat de reiziger een simpel en duidelijk overzicht heeft van de tariefmogelijkheden. Met het uitgangspunt dat er ook sprake moet zijn van opbrengstneutraliteit is het mogelijk dat kilometertarieven per gebied zullen afwijken.

2. Focus op lange afstand

Als provincie hanteren wij het STOMP-principe. We stimuleren lopen en fietsen op de korte afstanden en ontmoedigen (privé)autogebruik dat niet noodzakelijk is. Daarom kan in het

minimumtarief of het kilometertarief een tegemoetkoming komen voor reizigers die langere afstanden reizen ten opzichte van reizigers die korte afstanden reizen.

Basistarief

In de huidige berekening van het tarief zorgt het landelijk vastgestelde basistarief er al in zekere mate voor dat een korte reisafstand relatief duurder is. Hoe meer kilometers je reist, hoe goedkoper je per kilometer reist. Hieronder staat een korte schets van hoe dit werkt.

Reis van 5 kilometer in 2023:

$$€1,08 \text{ (basistarief)} + 5 \times €0,179 \text{ (kilometertarief)} = €1,975$$

$$\text{Prijs per kilometer: } €1,975 / 5 = €0,395$$

Reis van 10 kilometer in 2023:

$$€1,08 \text{ (basistarief)} + 10 \times €0,179 \text{ (kilometertarief)} = €2,870$$

$$\text{Prijs per kilometer: } €2,870 / 10 = €0,287$$

Minimumtarief

Om actieve mobiliteit op korte afstanden verder te stimuleren dan via het basistarief gebeurt, kan ervoor worden gekozen om regionaal een minimumtarief in te stellen. Tot en met de derde reiskilometer betaalt men dan bijvoorbeeld altijd hetzelfde bedrag, waarna weer het kilometertarief zal gelden per extra kilometer. Dit zorgt ervoor dat korte ritten relatief duurder worden, terwijl de extra opbrengsten die daaruit voortkomen de mogelijkheid bieden om de tarieven op andere plekken goedkoper te maken. Bijvoorbeeld in het kilometertarief, de staffels of voor specifieke doelgroepen.

Reis van 2 kilometer zonder een minimumtarief:

$$€1,08 \text{ (basistarief)} + 2 \times €0,179 \text{ (kilometertarief)} = €1,438$$

$$\text{Prijs per kilometer: } €1,438 / 2 = €0,719$$

Reis van 2 kilometer met een minimumtarief:

$$€1,08 \text{ (basistarief)} + 3 \times €0,179 \text{ (minimumtarief 3km)} = €1,617$$

$$\text{Prijs per kilometer: } €1,617 / 2 = €0,865$$

Het toevoegen van een aantal 'basiskilometers' kan wel gevoelig liggen. Het uitgangspunt is dat korte afstanden ook lopend of met de fiets af te leggen zijn. Omdat niet meteen gezegd is waar de extra opbrengsten worden ingezet, zijn alleen de gedupeerden in beeld. Ouderen en mindervaliden zullen snel voor een korte busrit kiezen, als actieve mobiliteit geen optie voor hen is. Het is daarom belangrijk om de kwetsbare korte-afstandreizigers te monitoren bij het inzetten van nieuwe kortingen, zodat hun mobiliteit niet teveel beperkt wordt.

Het introduceren van een inbegrepen drie kilometer in het minimumtarief te doen, past bij onze uitgangspunten voor actieve mobiliteit en biedt kansen voor het toedelen van korting aan andere doelgroepen.

Staffels en capping

Langeafstandsreizigers hebben ook voordeel bij kortingen via staffels en capping. Vanwege de hogere absolute kosten van hun reizen, komen zij in een minder aantal ritten bij een volgende staffel voor korting of op de drempelwaarde van de capping. Reizigers die korte reizen maken, bereiken deze minder snel.

3. Korting voor doelgroepen

In het LTK zullen besluiten worden genomen over welke algemene kortingen er gegeven worden voor bepaalde type reizen of reizigers. Deze groepen worden ook gebruikt in deze visie. Zo onderscheiden wij de leeftijdsgroepen kinderen (4-11 jaar), jongeren (11-18 jaar) en ouderen (67+ jaar / AOW-leeftijd). Daarnaast heeft ook de doelgroep minima de aandacht. Door het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer door kinderen, jongeren en studenten ontstaan er generaties die beter bekend zijn met het openbaar vervoer en dit als een serieuze, aantrekkelijke reisoptie zien. Zo zetten wij in op de loyale reiziger van de toekomst.

Kinderkorting

Om kinderen al vroeg laagdrempelig in contact te laten komen, reizen zij onder begeleiding van een volwassene per 2024 gratis met het busvervoer van de provincie Noord-Holland. Dit maakt dat gezinnen een aantrekkelijker alternatief hebben voor de auto om mee te reizen voor bijvoorbeeld een dagje uit. Dit beleid zal worden doorgezet.

Jongeren

Voor de leeftijdscategorie jongeren (12 t/m 18 jaar) zijn op dit moment regionale abonnementen met korting (34%) te krijgen. Buiten deze abonnementen hebben jongeren echter geen vaste korting voor het reizen met het OV. Ook wanneer er geen standaardkorting voor jongeren in het nieuwe LTK wordt vastgesteld, zullen wij deze wel in onze concessies invoeren.

Ouderen

Als landelijk in het LTK afscheid wordt genomen van de standaardkorting (34%), gaan wij als provincie daarin mee. Wij organiseren zelf geen nieuwe standaard ouderenkorting, omdat ouderen financieel minder kwetsbaar zijn dan voorheen. Ouderen die het financieel minder hebben, beschouwen wij op dezelfde manier als andere huishoudens met een laag inkomen. Daar moet in samenwerking met de gemeenten aandacht voor zijn (zie 'Minima').

Daarnaast worden wij weliswaar steeds gezonder oud in Nederland, maar er zijn toch groepen ouderen die minder mobiel zijn. Zij fietsen of lopen minder makkelijk langere stukken of kunnen niet meer gebruik maken van een auto. Daarmee zijn zij sneller aangewezen op het openbaar vervoer of WMO-vervoer. Daarom willen wij voor deze groep wel iets organiseren. De ouderen die de AOW-leeftijd hebben bereikt, zullen daarnaast minder snel in de spits reizen voor werk. Daarom focussen wij een ouderenproduct graag op de dalperiode om de spits te mijden. Met een afgekocht reisrecht voor ouderen in de dalperiode bieden wij een mogelijkheid voor ouderen die met regelmaat van het OV gebruik willen maken een mogelijkheid tot goedkoper reizen.

Minima

Hoewel sociale steun voor minima voornamelijk een gemeentelijke aangelegenheid is, is het belangrijk dat het openbaar vervoer betaalbaar blijft. Kortingen die voor grotere groepen gelden,

zijn niet effectief om de mensen met een laag huishoudelijk inkomen op een goede manier tegemoet te komen. Daarom is een gerichte korting op de openbaar vervoertarieven voor minima een goed instrument.

Het is belangrijk om de gemeenten de mogelijkheid te geven deze groep laagdrempelig te kunnen helpen. Zij kunnen via de vervoerder vervoer inkopen en dit verspreiden onder de minima in hun gemeente. Waar gewenst gaan wij met gemeenten in gesprek om te onderzoeken wat zij nodig hebben om over te gaan tot een eigen minimaproduct.

4. Interoperabel reizen

In de Noord-Hollandse concessiegebieden komt ook openbaar vervoer van andere concessies, zoals bijvoorbeeld bussen vanuit de Vervoerregio Amsterdam (VRA) en de treinen van NS. Andersom reiken ook een aantal van onze lijnen tot in het VRA gebied. Omdat OV een keten is, is het wenselijk te komen tot goede tariefafspraken met omliggende concessiehouders/verleners om daarmee de reisbeleving van de reiziger optimaal te kunnen faciliteren. Dat betekent dat het niet de bedoeling is dat men in een volledig nieuwe wereld terecht komt wanneer een concessiegrens wordt overgegaan.

Reizen tussen gebieden die grote stromen reizigers bevatten moeten worden gestimuleerd, ook al reizen zij in meerdere concessies gedurende die reis. Wij hebben echter alleen de bevoegdheid voor onze eigen producten en tarieven. In overleg met andere vervoersautoriteiten en vervoerders gaan wij bepalen op welke wijze deze 'interoperabele' reizen op een goede en aantrekkelijke manier kunnen worden aangeboden.

5. Verdere overwegingen

Geen spits/dal tarief

Een van de mogelijkheden om op te sturen, gebruiken wij vrijwel niet: spits/dal-differentiatie. In het berekenen van de prijs van een rit kan je meenemen op welk moment van de dag deze gemaakt is. Zo kan je reizigers verleiden om naar de rustigere dalperiode op te schuiven.

We kiezen ervoor om geen standaard spits/dal-tarief te hanteren in de manier waarop de prijs van een rit wordt bepaald. Wel krijgt de vervoerder de ruimte om in de daluren extra korting te bieden om daarmee lege stoelen in deze periode te vullen, bijvoorbeeld voor een ouderenproduct.