

# Antwoord

van Gedeputeerde Staten  
op vragen van

G. Wenneker (D66)  
(d.d. 3 oktober 2007)

Nummer  
2109

Onderwerp  
Tarieven OV-chipkaart

Aan de leden van Provinciale Staten

*Toelichting vragensteller*

*Vooruitlopend op de landelijke introductie van de OV-chipkaart, wordt onder meer in de Hoeksche Waard ervaring opgedaan met dit nieuwe betaalsysteem in het openbaar vervoer.*

*Aan de introductie van de chipkaart is de overgang van een zonegebonden naar een kilometergebonden tariefsysteem gekoppeld.*

*De provincie heeft een rol bij het vaststellen van (regionale) tarieven in het stads- en streekvervoer.*

*Recente berichtgeving lijkt te wijzen op stijgende tarieven als gevolg van de introductie van de OV-chipkaart, zowel in de Hoeksche Waard als landelijk.*

1. *Heeft u kennisgenomen van het artikel 'Duurder uit met OV-chipkaart' uit AD De Dordtenaar van 13 september 2007 en van het artikel 'Kilometerprijs stijgt 7% door OV-chipkaart' op Telegraaf.nl op 1 oktober 2007?*

Antwoord

Ja.

2. *Hoe beoordeelt u de resultaten van de tariefvergelijkingen in het artikel in AD De Dordtenaar?*

Antwoord

In het artikel is één concreet voorbeeld aangehaald, zodat van systematische tariefvergelijkingen geen sprake is. Door Connexxion is indertijd ingeschat dat circa 15% van de reizigers met de OV-chipkaart goedkoper uit zou zijn, 45% dezelfde prijs tot een beperkte meerprijs (maximaal €0,15) zou betalen en 40% met de OV-chipkaart meer dan €0,15 per reis duurder uit zou zijn. Om verschillende redenen is destijds voor dit in feite iets te hoge kilometertarief gekozen:

1. Vanuit communicatief oogpunt was het onwenselijk om ten tijde van de pilot verschillende tarieven te hanteren voor de bus-pilot in de Hoeksche Waard en de bus-pilot op Voorne-Putten en de metro-pilot in Rotterdam, omdat dit tot veel verwarring zou leiden.

2. Reizigers die met de OV-chipkaart duurder uit zouden zijn, behielden, ook na afloop van de pilot, de mogelijkheid om op een strippenkaart te reizen zodat van een opgelegde tariefsverhoging geen sprake was. De inschatting daarbij was dat het aantal reizigers die ten tijde van de pilot daadwerkelijk meer zouden gaan betalen zeer gering zou zijn, omdat verwacht werd dat zij te allen tijde het voor hen goedkoopste alternatief zouden kiezen.
3. De inschatting dat alleen reizigers die goedkoper uit zijn met de OV-chipkaart over zouden stappen op de nieuwe kaartsoort betekende dat na invoering van de OV-chipkaart de reizigersopbrengsten in de Hoeksche Waard zouden dalen. Om vermindering van het OV-aanbod als gevolg van het verwachte opbrengstenverlies te voorkomen is het kilometertarief daarom zo gekozen dat het opbrengstenverlies beperkt zou blijven.

Belangrijk bij dit alles is dat op dit moment wordt nagegaan welk kilometertarief Arriva straks in rekening mag brengen wanneer de OV-chipkaart definitief in de Hoeksche Waard wordt ingevoerd. Het kilometertarief zal daarbij zodanig worden vastgesteld dat Arriva na invoering van de OV-chipkaart dezelfde opbrengsten genereert als met het huidige stelsel van Nationale Vervoerbewijzen (= opbrengst-neutraliteit). Uiterlijk drie maanden voor de definitieve invoering van de OV-chipkaart in de Hoeksche Waard en op Goeree-Overflakkee verwacht de provincie een voorstel van Arriva over de te hanteren kilometertarieven. Voor de hoogte van het opstaptarief gelden landelijke afspraken. Het opstaptarief bedraagt in 2008, net als in 2007, € 0,70 en in 2009 € 0,75, waarbij jongeren, studenten en ouderen 34% korting kunnen krijgen.

3. *Acht u de genoemde prijsvoorbeelden representatief voor de prijzen van het openbaar busvervoer in de Hoeksche Waard?*

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 2.

4. *Door Connexxion wordt als verklaring voor de prijsverschillen in de Hoekse Waard de zoneomvang gegeven. Klopt dat en is dat volgens u de enige verklaring?*

Antwoord

De overgang van een zonetarief naar een kilometertarief zal voor een deel van de reizigers voordelig en voor andere reizigers nadelig uitvallen. Dit hangt met name af van de afstand die de reizigers nu in de begin- en eindzone van hun reis afleggen. Maar ook de grootte van de zones speelt een rol: voor kleine zones is het kilometertarief voordeliger, voor grote zones het zonetarief.

Een andere verklaring is, zoals ook al in antwoord op vraag 2 is aangegeven, dat er indertijd op communicatieve gronden voor is gekozen voor alle pilot-gebieden hetzelfde opstaptarief en hetzelfde kilometertarief te hanteren. Voor reizigers in de Hoeksche Waard pakte deze keuze ongunstig uit, omdat de zones in dit gebied relatief groot zijn (dus veel kilometers per zone). Voor de pilot werd dit niet als een bezwaar gezien, omdat reizigers konden kiezen tussen de strippenkaart en de OV-chipkaart en daardoor het voor hen goedkoopste alternatief konden kiezen.

Zoals ook al in antwoord op vraag 2 is aangegeven, zal het kilometertarief bij de definitieve invoering van de OV-chipkaart in de Hoeksche Waard en op Goeree-Overflakkee opnieuw worden vastgesteld, daarbij rekening houdend met de specifieke kenmerken van deze concessie.

5. *Welk chipkaarttarief wordt momenteel gehanteerd?*

Antwoord

Op dit moment rekent Connexxion een instaptarief van €0,70 en een kilometertarief van €0,11. Jongeren, studenten en ouderen krijgen 34% korting.

6. *Indien dezelfde tarieven zouden worden toegepast in andere concessiegebieden van de provincie Zuid-Holland, wat is dan het gemiddelde effect op de reizigersopbrengst in die gebieden?*

Antwoord

Met behulp van een speciaal voor de bepaling van het kilometertarief ontwikkeld model is berekend wat de gevolgen zouden zijn wanneer in 2008 in alle concessiegebieden van de provincie Zuid-Holland een opstaptarief van €0,70 en een kilometertarief van €0,11 gehanteerd zou worden. De resultaten van deze berekeningen zijn weergegeven in onderstaande tabel. De tabel bevat de volgende informatie (alle bedragen zijn op jaarbasis):

- I. De verwachte reizigersopbrengsten wanneer reizigers in 2008 uitsluitend met strippenkaarten en sterabonnementen in de concessiegebieden kunnen reizen.
- II. De verandering in de reizigersopbrengsten wanneer reizigers in 2008 uitsluitend met de OV-chipkaart in de concessiegebieden kunnen reizen.
- III. Het opbrengstenverlies wanneer reizigers in 2008 zowel met de strippenkaart en sterabonnementen als met de OV-chipkaart in de concessiegebieden kunnen reizen (= duale fase) en daardoor het voor hen goedkoopste alternatief kunnen kiezen.
- IV. Het saldo van de verandering in de reizigersopbrengsten (II.) en het opbrengstverlies (III.), hetgeen een indruk geeft van de gevolgen van de overgang naar de OV-chipkaart voor de concessiehouder tijdens de duale fase.

De tabel toont dat het kilometertarief van €0,11 dat Connexxion op dit moment bij reizigers in de Hoeksche Waard in rekening brengt, bij afschaffing van het NVB tot een stijging van de opbrengsten in de drie concessies zou leiden. De tabel toont ook dat tijdens de duale fase rekening gehouden moet worden met substantieel opbrengstenverlies. Voor de concessie DBL/RMH is dit opbrengstenverlies zelfs ruim twee keer zo groot als de verwachte extra opbrengsten.

	Hoeksche Waard/Goeree- Overflakkee	Drechtsteden, Alblasserwaard, Vijfheerenland	Duin- en Bollenstreek/ Leiden & Rijnstreek/ Midden-Holland
I. Verwachte reizigers- opbrengsten bij con- tinuering van het NVB	€ 7,5 mln	€ 7,8 mln	€ 21,8 mln
II. Verandering in de reizigersopbrengsten na invoering van de OV-chipkaart en afschaffing van het NVB (op jaarbasis)	€ 0,8 mln	€ 0,4 mln	€ 0,6 mln
III. Opbrengstenverlies tijdens de duale fase waarin zowel het NVB als de OV-chipkaart geldig is (op jaarbasis)	-€ 0,4 mln	-€ 0,4 mln	-€ 1,4 mln
IV. Saldo van II. en III. (op jaarbasis)	€ 0,4 mln	€ 0,0 mln	-€ 0,8 mln

Belangrijke kanttekening is dat bovenstaande tabel speciaal is opgesteld om antwoord te kunnen geven op de gestelde vraag. De tabel beschrijft daarmee niet de situatie die ontstaat na invoering van de OV-chipkaart in de drie concessies. Bij de invoering zal het kilometertarief namelijk zodanig gekozen worden dat de verwachte verandering in de reizigersopbrengsten na invoering van de OV-chipkaart en afschaffing van het NVB verwaarloosbaar is (= opbrengstneutraliteit per concessie), waarbij nog zal worden nagegaan op welke wijze het beste rekening kan worden gehouden met het opbrengstenverlies waarmee de betreffende concessiehouder tijdens de duale fase geconfronteerd wordt.

7. *Op welke manier kan een reiziger in de Hoekse Waard voor aanvang van zijn reis de ritprijs met de OV-chipkaart bepalen?*

Antwoord

Informatie over de ritprijs is op dit moment te verkrijgen via de website [9292ov.nl](http://9292ov.nl). Standaard geeft de website het NVB-tarief aan. Desgewenst kan een reiziger via de website ook bepalen hoe hoog de ritprijs is wanneer met een OV-chipkaart met de bus in de Hoeksche Waard of op Voorne-Putten of met de metro in Rotterdam gereisd wordt. Hiervoor moet wel een aantal extra handelingen worden uitgevoerd. Wanneer de OV-chipkaart in een groter deel van Nederland gebruikt kan worden, zullen OV-bedrijven en de website [9292ov.nl](http://9292ov.nl) naar verwachting ook standaard de ritprijs met een OV-chipkaart gaan aangeven.

8. *Op welke manier zijn de tarieven voor de OV-chipkaart in de Hoeksche Waard bepaald en vastgesteld? Is de provincie Zuid-Holland hierbij betrokken geweest? Zijn deze tarieven in het hele land gelijk?*

Antwoord

De tarieven zijn indertijd in nauw overleg tussen de provincie Zuid-Holland, de Stadsregio Rotterdam, RET, Connexxion en de consumentenorganisaties bepaald en vastgesteld. Zoals ook al in het antwoord op vraag 2 is aangegeven, is er destijds om communicatieve redenen voor gekozen om ten tijde van de pilot één kilometertarief te hanteren. De consumentenorganisaties hebben daarbij aangegeven het kilometertarief voor de Hoeksche Waard aan de hoge kant te vinden. Aan dit bezwaar is indertijd minder gewicht gegeven, omdat reizigers waarvoor het kilometertarief ongunstig uitviel met een strippenkaart konden blijven reizen.

Op dit moment geeft de provincie, net als andere opdrachtgevende overheden, vorm aan het provinciaal tariefbeleid. Het feit dat tariefbeleid na invoering van de OV-chipkaart een regionale verantwoordelijkheid wordt, betekent dat er binnen Nederland verschillende kilometertarieven gehanteerd kunnen gaan worden. De provincie gaat bij het opstellen van het tariefbeleid wel na wat de consequenties zijn wanneer in alle concessiegebieden van de provincie hetzelfde kilometertarief gehanteerd wordt.

9. *Deelt u de mening van D66 dat de invoering van de OV-chipkaart - voor alle reizigers tezamen - opbrengstneutraal moet geschieden?*

Antwoord

Een van de landelijke afspraken ten aanzien van het tariefbeleid is opbrengstneutraliteit per concessie bij de invoering van de OV-chipkaart. Dit houdt in dat de overgang naar een kilometertarief bij invoering van de OV-chipkaart geen invloed mag hebben op de verwachte reizigersopbrengsten in een concessiegebied: noch positief, noch negatief. De decentrale overheden hebben gezamenlijk een model laten ontwikkelen waarmee per concessiegebied berekend kan worden bij welk kilometertarief dit het geval is.

Zoals eerder in antwoord op vraag 4 is aangegeven, geldt daarbij dat de overgang van het zonetarief naar het kilometertarief voor een deel van de reizigers positief uit zal pakken, terwijl andere reizigers meer gaan betalen. Het gehanteerde model berekent het verwachte aantal reizigers dat een financieel voordeel dan wel een financieel nadeel van de overgang ondervindt.

10. *Bent u voornemens actie te ondernemen naar aanleiding van Het artikel in De Dordtenaar en/of Telegraaf.nl. Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet.*

Antwoord

Nee, niet specifiek. Zoals gezegd werkt de provincie op dit moment aan de vormgeving van een provinciaal tariefbeleid. Het voornemen hiertoe dateert al van voor de berichtgeving in De Dordtenaar en de Telegraaf.

*11. Kunt u aangeven op welke manier en welke termijn de Staten betrokken zullen worden bij de totstandkoming van de tarieven voor de OV-chipkaart, gelet op de aanstaande landelijke invoering?*

Antwoord

Het provinciaal tariefbeleid waarover bij vraag 10 gesproken wordt, zal de komende maanden voor besluitvorming aan Provinciale Staten worden aangeboden.

Den Haag, 30 oktober 2007

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,  
secretaris,

voorzitter,

M.H.J. van Wieringen-Wagenaar

J. Franssen