

Resultaten onderzoek kostenneutraliteit Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

De Commissie heeft op verzoek van Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) de toets op een kostenneutrale overgang van reizen per strippenkaart naar reizen per OV-chipkaart uitgevoerd aan de hand van vier onderzoeksvragen:

1. Onderzoek op welke wijze de tarieven in de duale fase van de OV-chipkaart door de decentrale overheden worden berekend en vastgesteld;
2. Geef op basis van dit onderzoek, voorafgaand aan de toets bij het besluit tot uitzetten van het NVB (Nationale Vervoerbewijzen), per decentrale overheid een oordeel over de opbrengstneutraliteit¹;
3. Bied per decentrale overheid inzicht in de bandbreedte in de afwijkingen die ontstaan voor groepen reizigers (kostenspreiding);
4. Bied per decentrale overheid inzicht in de kosten van de aanschaf van de OV-chipkaart voor de reiziger.

Ad 1)

De Commissie constateert dat het vastgestelde tarievenplan zorgvuldig tot stand is gekomen en in nauw overleg met vervoerders, met het Reizigersoverleg SRE, met provincie Noord-Brabant en met provincie Limburg. Van de oorspronkelijk insteek om eenzelfde tarievenhuis te hanteren voor zowel de provincie Noord-Brabant en SRE, is afgeweken vanwege technische complicaties bij de vervoerder in het SRE gebied. Het Reizigersoverleg SRE betreft dit, maar adviseert positief. Daarbij vraagt zij wel om speciale aandacht voor de voorlichting over de verschillende tariefmogelijkheden voor de bestaande en voor de nieuwe reizigers.

Ad 2)

De Commissie oordeelt dat het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven voldoet aan de voorwaarde van een (per saldo) kostenneutrale overgang voor de reizigers van strippenkaart naar de OV-chipkaart. De Commissie schat in dat binnen SRE reizigers die thans reizen met de strippenkaart, het regionale kaartje, het grijze kaartje bij de overgang naar de OV-chipkaart gemiddeld genomen een kostenbesparing in de orde grootte van 5% tegemoet kunnen zien. Deze kostenbesparing is opgebouwd uit de voor- en nadelen die de drie deelgroepen ervaren:

1. Voor de deelgroep reizigers die uitsluitend gebruik maken van de blauwe of roze strippenkaart, resulteert bij de overgang van strippenkaart naar OV-chipkaart per saldo een voordeel van circa 14%.
2. Voor de deelgroep reizigers die nu gebruik maken van het goedkope regionale kaartje, resulteert de introductie van het nieuwe tarievenplan in een gemiddeld nadeel van circa 7%, aangenomen dat reizigers actief gebruik gaan maken van de dalkorting.
3. De deelgroep reizigers die thans reizen met het grijze kaartje ondervinden eveneens een nadeel van circa 5%.

De Commissie wijst binnen de eerste deelgroep (die een *voordeel* van circa 14% ondervindt) op een specifieke groep reizigers die met een licht *nadeel* worden geconfronteerd. Strippenkaartreizigers die overgaan naar de OV-chipkaart en geen gebruik kunnen maken van de dalkortingskaart ondervinden met dit tariefsvoorstel een nadeel van 4%. Op een gemiddelde ritprijs van 1,61 Euro betekent dit een verhoging van 3 cent. Dit nadeel wordt omgezet in een voordeel van circa 11% door bij de terugreis gebruik te maken van de dalkorting.

De berekende kostenneutraliteit is mede gebaseerd op de aanname dat reizigers op grote schaal gebruik zullen gaan maken van de dalkortingspropositie, die overigens wel als apart herkenbaar product op de OV-chipkaart moet worden gezet tegen € 10 per jaar. Daarnaast moeten de verwachte overgangen naar andere kaartsoorten ook daadwerkelijk gerealiseerd worden. Beide aspecten vragen actief beleid.

Gelet op het voorgaande komt de Commissie tot de volgende aanbevelingen om een voor de gemiddelde reiziger aantrekkelijke kostenneutrale of voordelige overgang te bewerkstelligen:

1. Benadruk in de komende communicatieperiode het belang van kostenbewust reizen en maak helder wat de mogelijkheden daartoe zijn. Illustreer aan de hand van voorbeelden hoe reizigers tot kostenbesparingen kunnen komen.
2. Blijf het gedrag van reizigers, met name waar dit het koopgedrag betreft, na het uitzetten van het NVB monitoren. En onderneem zo nodig extra communicatie-acties om verondersteld gebruik van de dalkorting en veronderstelde overgangen te bevorderen.
3. Wanneer uit de monitoring van het reizigersgedrag blijkt dat er sterke afwijkingen zijn van de aannames dan moeten aanvullende compenserende maatregelen in overweging worden genomen.

Ad 3)

De Commissie signaleert dat – gegeven de overgang van het ene systeem naar het andere – een deel van de reizigers nadeel ondervindt van de overgang van strippenkaart naar OV-chipkaart. Daar tegenover staat een grotere groep die voordeel geniet. Het merendeel van de verschillen beperkt zich tot – omgerekend – 5 cent verschil per kilometer of valt uit in het voordeel van de reiziger in termen van minderkosten. Daarnaast constateert de Commissie dat de som van de meer- en minderkosten voor Samenwerkingsverband Regio Eindhoven zoals berekend door kennisinstituut NEA in lijn liggen met de berekeningen voor SRE.

Ad 4)

De Commissie heeft beperkt zicht gekregen op de onderverdeling naar aanschafkosten van de kaarten die zijn verspreid binnen Samenwerkingsverband Regio Eindhoven. De Commissie constateert dat de kosten van de kaart in relatie tot een gemiddelde ritprijs zeer beperkt zijn; dat geldt ook voor SRE waar 30.000 van de kaarten voor 2,50 Euro wordt verstrekt. Per juni 2011 zijn 8.450 kaarten verkocht. Een gedetailleerd inzicht in de gemiddelde kaartkosten voor de OV-chipkaart voor SRE in relatie tot het vermoedelijke gebruik is echter niet te geven.

I. Inleiding

I.I. Aanleiding voor het onderzoek

In januari 2010 heeft de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, nu Ministerie van Infrastructuur en Milieu, een onafhankelijk onderzoek toegezegd naar de kostenneutraliteit van de overgang van strippenkaart naar OV-chipkaart. Dit naar aanleiding van vragen in de Tweede Kamer. De Commissie Kist is gevraagd dit onderzoek uit te voeren.

I.II. Context van de opdracht en toepassing Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Het doel van het onderzoek is het vooraf toetsen van de eis van kostenneutraliteit voor de reizigers wanneer decentrale overheden een verzoek doen bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu om de strippenkaart 'uit te zetten'.

De onderzoeksvragen aan de Commissie staan in de brief aan de Tweede Kamer van 17 maart 2010 en luiden als volgt:

1. Onderzoek op welke wijze de tarieven in de duale fase van de OV-chipkaart door de decentrale overheden worden berekend en vastgesteld;
2. Geef op basis van dit onderzoek, voorafgaand aan de toets bij het besluit tot uitzetten van het NVB (Nationale Vervoerbewijzen), per decentrale overheid een oordeel over de opbrengstneutraliteit¹;
3. Bied per decentrale overheid inzicht in de bandbreedte in de afwijkingen die ontstaan voor groepen reizigers (kostenspreiding);
4. Bied per decentrale overheid inzicht in de kosten van de aanschaf van de OV-chipkaart voor de reiziger.

Op basis van gegevens van de Decentrale Overheid (DO) en representatieve reisgegevens van het kennisinstituut NEA onderzoekt de Commissie of de overgang van strip naar chip voor de reizigers kostenneutraal plaatsvindt. Dit voor de concessies waarvoor het uitzetten van het NVB zal worden aangevraagd bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

De Commissie stelt vast of per saldo sprake is van meer- of minderkosten en plaatst deze in het licht van een onzekerheidsmarge. Deze onzekerheidsmarge treedt op doordat de berekeningen een geschematiseerde weergave zijn van de werkelijkheid. Op grond daarvan spreekt de Commissie zich uit over kostenneutraliteit.

Kostenneutraal wil zeggen dat de reizigers, gemiddeld genomen, evenveel betalen voor reizen met de OV-chipkaart als voor reizen met de strippenkaart. De groep reizigers waarvoor de toets op kostenneutraliteit wordt uitgevoerd, is afhankelijk van de specifieke situatie binnen de DO.

¹ In de brief van de Kamer wordt gesproken over opbrengstneutraliteit bedoeld bij gelijkblijvende reizigersaantallen; de facto gaat het dan om kostenneutraliteit voor de reizigers. De Commissie spreekt dan ook over kostenneutrale overgang.

Toepassing Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Bij het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (hierna SRE) kijkt de Commissie naar drie groepen reizigers. De groepen zijn:

- i. De groep reizigers die overgaat van het gebruik van de strippenkaart naar het gebruik van OV-chipkaart (de reizigers die overstappen van kaartgroep 1 en 15, ook wel voorverkoop genoemd naar het saldoreizen). Deze groep betreft 44% van de totale omzet binnen SRE.
- ii. De groep reizigers die gebruik maakt van het regionale kaartje (kaartgroep 9) en overstappen naar de OV-chipkaart of het impulskaartje. Deze groep betreft 25% van de totale omzet.
- iii. De groep reizigers die gebruik maakt van het grijze kaartje (kaartgroep 6, samen met kaartgroep 9 ook wel wagenverkoop of wagenverkoop-rit-kaartjes genoemd) en overstapt naar de OV-chipkaart of stapt over op het impulskaartje (vervanging van het grijze kaartje). Deze groep betreft 9% van de totale omzet.

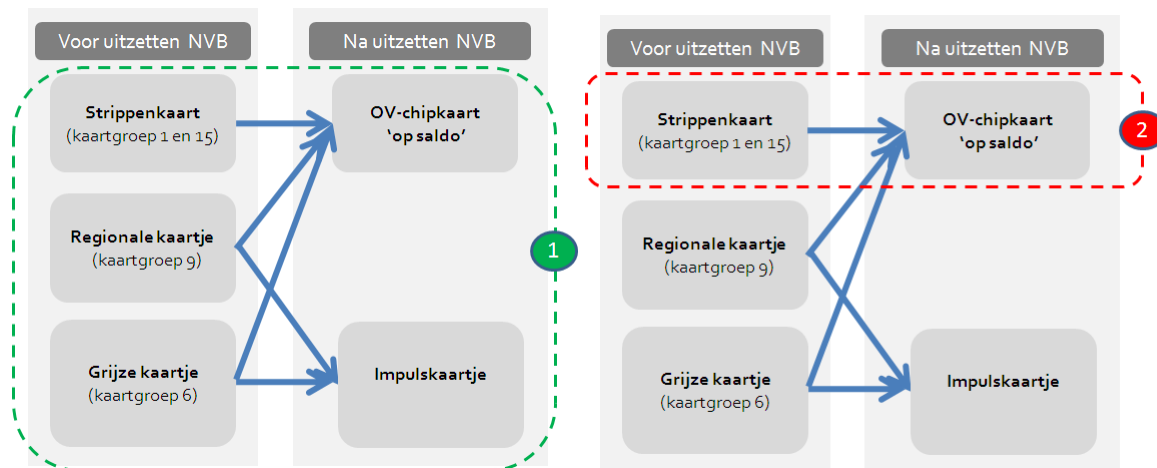
De Commissie betreft ook het regionale en grijze kaartje in de analyse omdat er sprake is van overgangen van deze reizigers. Binnen SRE wordt het regionale kaartje afgeschaft. Deze reizigers moeten overstappen naar de OV-chipkaart of naar het impulskaartje. Het grijze kaartje wordt vervangen door het impulskaartje. SRE veronderstelt dat een deel van de reizigers die nu nog reizen met het grijze kaartje vanwege gemak de OV-chipkaart gaat gebruiken. Een andere reden om het regionale en het grijze kaartje in de analyse mee te nemen is dat de omzet op de kaartgroepen 6 en 9 in vergelijking met die van kaartgroep 1 en 15, substantieel is.

De Commissie baseert het finale oordeel over kostenneutraliteit op de effecten voor de gehele groep reizigers (kaartgroep 1, 6, 9, 15). Daarnaast kijkt de Commissie nog in het bijzonder naar de effecten voor de groep reizigers die thans gebruik maakt van de strippenkaart (kaartgroep 1 en 15). De reden daarvoor is dat van de strippenkaartreizen naar verhouding veel nauwkeurige reisinformatie beschikbaar is en – naast de abonneementhouders - in deze categorie de reizigers te vinden zijn die veelvuldig per OV reizen.

Abonnementen (22%) zijn buiten de analyse gehouden omdat het zonesysteem als grondslag voor de betaling van abonnementen van toepassing blijft. Daarmee veranderen vooralsnog kosten voor deze groep reizigers niet.

In de volgende figuur 1 is dit weergegeven: Niveau 1 betreft de analyse voor de totale groep reizigers, niveau 2 betreft de analyse voor reizigers die gebruik maken van de strippenkaart (blauw en roze).

Figuur 1: Groepen reizigers beschouwd in analyse kostenneutraliteit: Analyse op niveau 1 en 2



Bron: Commissie Kist

De basis van de analyse van de Commissie is informatie aangereikt door SRE; het betreft het tarievenplan, beleidsuitgangspunten, reisgegevens en correspondentie met onder meer de reizigerorganisaties. In aanvulling hierop heeft de Commissie het kennisinstituut NEA opdracht gegeven inzicht te verschaffen in de kostenspreiding voor kaartgroep 1 en 15 (meer- en minderkosten voor de reizigers) binnen SRE. NEA heeft beide opdrachten uitgevoerd op basis van reisgegevens van 2007 en de actuele tarieven van 2010.

Deze rapportage bevat de resultaten van het onderzoek. De opbouw volgt de vier onderzoeksvragen waarbij de Commissie bij vraag 1 met name ingaat op de wijze van vaststellen (proces). De wijze van berekenen komt bij vraag 2 aan de orde. Voorafgaand aan de bevindingen per onderzoeksvraag geeft de Commissie een toelichting op het principe van kostenneutraliteit voor de reizigers. Daarbij noemt de Commissie ook de belangrijkste vertrekpunten om het begrip kostenneutraliteit te kunnen vaststellen. In bijlage 1 staat een korte omschrijving van de werkwijze.

De Commissie kan een toetsende rol, dan wel een meer ondersteunde rol spelen. Toetsend in de zin dat een tariefvoorstel van een DO in definitieve vorm aan de Commissie wordt voorgelegd. Ondersteunend werkt de Commissie op het moment dat de DO nog niet tot een definitief tariefvoorstel is gekomen. In het geval van de SRE is gebruik gemaakt van de toetsende rol van de Commissie.

II. Toelichting op het principe van kostenneutraliteit voor de reizigers en vertrekpunt Commissie

In het Go-besluit in 2006 zijn passages te vinden over de effecten voor de reizigers van de overgang van strip naar chip, waaronder de volgende passage:

'De opbrengstneutraliteit betekent dat de opbrengsten per overheid bij gelijkblijvende reizigersvolumes ongeveer even hoog zullen zijn als nu het geval is'

Het Aanvalsplan OV-chipkaart 2008 gaat ook in op dit principe. Het plan meldt: 'Het uitgangspunt is en blijft dat bij de overgang van het NVB (strippenkaart) naar de OV-chipkaart de reiziger er gemiddeld genomen in prijs niet op achteruit gaat'.

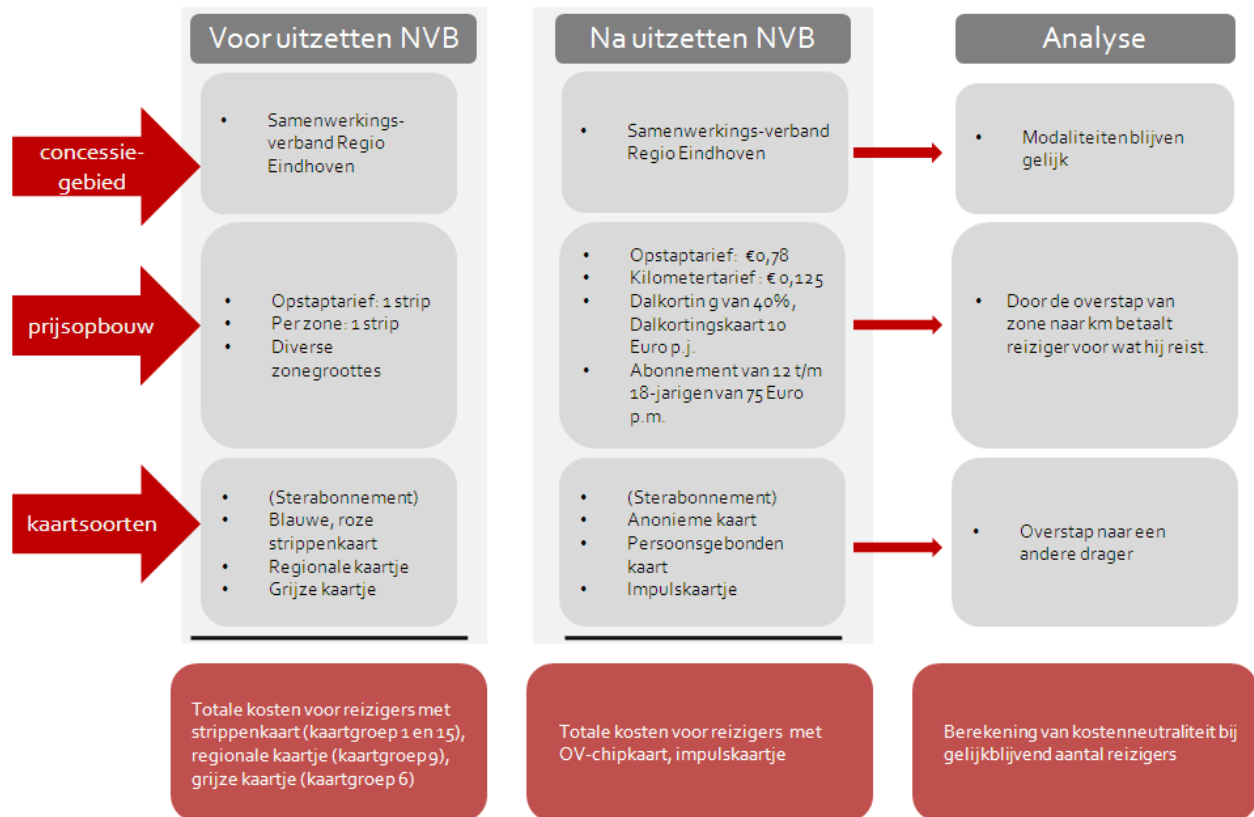
Deze afspraak uit het Aanvalsplan is opgenomen in het Landelijk Tarievenkader van juli 2009 dat door iedere DO is geaccordeerd. Naast de afspraken over opbrengstneutraliteit zijn in het Landelijk Tarievenkader - hier relevante - afspraken gemaakt over het kilometertarief (betalen per kilometer), het opstaptarief, kortingen voor jongeren en ouderen, gelijke spits- en daldefinities en verkoop van grijze kaartjes.

De voorwaarden waaronder opbrengstneutraliteit moet worden aangetoond, zijn niet nader bepaald. Het is aan elke DO afzonderlijk om dit via de eigen gehanteerde berekeningsystematiek aan te tonen op het moment dat de DO bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een verzoek indient om het NVB af te schaffen.

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu stelt ten aanzien van abonnementen in de notitie '(rand)voorwaarden Tarieven bij het implementatieproces OV-chipkaart (17 mei 2010)' dat als een overheid besluit bij het uitzetten van het NVB geen (voorheen NVB) abonnementen in de regio meer te verkopen, maar in plaats daarvan andere producten aan te bieden, in dat geval de opbrengstneutraliteit van deze producten ook moet worden getoetst.

Figuur 2 schetst de situatie voor en na het uitzetten van het NVB in SRE en schetst de aanpak van de analyse. De volgende elementen zijn weergegeven: i) de concessiegebieden en modaliteiten, ii) de prijsopbouw en iii) de verschillende kaartsoorten.

Figuur 2: Schets van de situatie voor en na het uitzetten van het NVB voor SRE



Bron: Commissie Kist

Situatie beschrijving Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

- Concessiegebied**
 SRE doet een aanvraag voor het uitzetten van het NVB voor de concessies voor busvervoer binnen SRE. Voorheen werd deze concessie gevormd door de concessies Stadsvervoer Eindhoven, Kempen en De Peel. Deze zijn op 14 december 2008 samengevoegd tot één concessie, te weten de concessie Samenwerkingsverband Regio Eindhoven.

- Prijsopbouw na het uitzetten van het NVB in SRE**
 Het zonesysteem van de strippenkaart komt voor de concessie te vervallen². In de SRE-concessie betaalt de reiziger per rit een opstaptarief van 0,78 Euro (0,75 Euro in 2009 geïndexeerd naar 2010) en een kilometerprijs van 0,125 Euro (prijspeil van 2010). Alle kilometers binnen de concessies zijn door het hanteren van een uniform kilometertarief daarmee even duur.

Door middel van de dalkorting continueert SRE de al eerder geïntroduceerde tariefdifferentiatie. Reizigers kunnen gebruik maken van 40% korting in de daluren na aanschaf van een dalkortingskaart. De prijs van de dalkortingskaart bedraagt 10 Euro per jaar.

² De reiziger betaalt daarbij een opstaptarief in de vorm van een strip en een extra strip voor iedere zone die de reiziger reist. Reizigers kunnen gebruik maken van hun sterabonnement, strippenkaart (blauw of roze), een grijze strippenkaart of een regionaal kaartje.

De huidige NVB-abonnementen blijven tegen dezelfde condities beschikbaar. Tevens komt er een nieuwe abonnementspropositie. Tegen een vast bedrag van 75 Euro per maand kunnen reizigers van 12 tot en met 18 jaar onbeperkt gebruik maken van het openbaar vervoer.

- *Kaartsoorten*

De overgang naar de OV-chipkaart resulteert in een verandering van kaartsoorten.

- De strippenkaart wordt vervangen door de OV-chipkaart (anoniem en persoonsgebonden).
- Een dalkorting van 40% is verkrijgbaar tegen 10 Euro per jaar.
- Regionale kaartjes komen te vervallen.
- Het grijze kaartje wordt vervangen door het impulskaartje tegen het vaste tarief van 3 Euro per rit.
- Sterabonnementen blijven tegen dezelfde condities beschikbaar. Voor reizigers van 12 tot en met 18 jaar komt er een nieuw abonnement. Dat abonnement kost 75 euro per maand.

Vertrekpunten van de Commissie

De Commissie hanteert de volgende vertrekpunten om kostenneutraliteit te kunnen vaststellen:

- De Commissie baseert zich mede op de reisinformatie uit de WROOV-database³ van 2007, het jaar waarin nog geen gebruik werd gemaakt van de OV-chipkaart en de pilot Goedkoop Openbaar Vervoer nog niet was gestart. In de database is reisinformatie opgenomen van reizigers die reizen met de blauwe en de roze strippenkaart in stads- en streekvervoer. Reisinformatie van reizigers die reizen met het regionale kaartje en het grijze kaartje, is hier niet in opgenomen.
- De Commissie hanteert als informatiebron voor de analyse voor SRE de WROOV-informatie van de SRE-concessie.
- De Commissie neemt de volgende groepen reizigers mee in haar berekeningen: de strippenkaartreizigers (44% van de totale opbrengsten), de reizigers die gebruik maken van het regionale kaartje (25 % van de totale opbrengsten) en de reizigers die reizen via het grijze kaartje (9% van de totale opbrengsten). Informatie over het gebruik van het regionale kaartje en het grijze kaartje is door SRE aan de Commissie verstrekt.
- Ongeveer 80% van de reizen met blauw en roze strippenkaart vindt daadwerkelijk plaats in de daluren. Het is aannemelijk dat een deel van deze groep het dalkortingsproduct niet zal aanschaffen, gegeven het incidentele karakter van het reisgedrag van sommige reizigers en de moeite die men moet doen om de dalkortingskaart te kopen en op de OV-chipkaart te laden. De Commissie acht het aannemelijk dat na het uitzetten van het NVB 60% van alle reizen met blauw en roze strippenkaart met korting zal worden gemaakt. De korting (40% tegen een dalkortingskaart van 10 Euro per jaar) is wel relatief snel terugverdiend.
- Bijzondere kaartsoorten die buiten het NVB en die slechts incidenteel voorkomen, blijven buiten beschouwing.
- De Commissie hanteert bij het interpreteren van de resultaten van de kostenanalyse een onzekerheidsmarge van + en – 3% voor de gemiddelde reiziger. Deze marge wordt ingegeven door de inherente onzekerheid wanneer gebruik wordt gemaakt van steekproefinformatie (i.c. WROOV) en door de constellatie van de uit te voeren berekeningen. Daarenboven werkt het effect van variatie in huidige zonegroottes gemeten in kilometers in de berekeningen door.

³ WROOV staat voor Werkgroep Reizigers Omvang en Omvang Verkopen. De WROOV database bevat reisinformatie van steekproeven onder reizigers en vormt de basis waarop de opbrengst van het NVB (nationale vervoerbewijzen exclusief grijze kaartje) wordt verdeeld onder vervoerders.

III. Beantwoording van de aan de Commissie gestelde vragen voor de Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

1. Wijze van vaststellen van de OV-chipkaarttarieven

Bevindingen Commissie

De Commissie constateert dat het vastgestelde tarievenplan zorgvuldig tot stand is gekomen en in nauw overleg met vervoerders, met het Reizigersoverleg SRE, met provincie Noord-Brabant en met provincie Limburg. Van de oorspronkelijk insteek om eenzelfde tarievenhuis te hanteren voor zowel de provincie Noord-Brabant en SRE, is afgeweken vanwege technische complicaties bij de vervoerder in het SRE gebied. Het Reizigersoverleg SRE betreurt dit, maar adviseert positief. Daarbij vraagt zij wel om speciale aandacht voor de voorlichting over de verschillende tariefmogelijkheden voor de bestaande en voor de nieuwe reizigers.

Toelichting

In de Wet Personenvervoer 2000 is vastgelegd dat het Dagelijks Bestuur van SRE de concessievrager is en daarmee verantwoordelijk is voor het openbaar vervoer binnen de stadsregio. Dit betreft de concessie Samenwerkingsverband Regio Eindhoven. Evenals alle overige DO's, heeft ook SRE met de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat (nu Infrastructuur en Milieu) afspraken gemaakt over de invoering van de OV-chipkaart.

In mei 2010 hebben de Provinciale Staten van Noord-Brabant een motie ingebracht met de nadrukkelijke wens om voor Noord-Brabant en voor SRE te komen tot één tariefstructuur.

SRE heeft in samenwerking met de vervoerder en provincie Brabant een oorspronkelijk regionaal tarievenplan ontwikkeld waarin het kilometertarief, het opstaptarief, de leeftijdskorting, de dalkorting, de prijs van de dalkortingskaart, de prijs van het impulskaartje en de prijs van het nieuwe scholierenabonnement waren opgenomen. Het voorgestelde regionale tarievenplan zou passen binnen het Convenant Landelijk Tarievenkader I (LTK I) OV-chipkaart 2009, dat landelijk is opgesteld en ondertekend door de DO's.

Het Dagelijks Bestuur van SRE heeft op 7 juli 2010 een adviesaanvraag voor dit oorspronkelijke tarievenplan ingediend bij het Reizigersoverleg SRE (hierna Reizigersoverleg). Het Reizigersoverleg bestaat uit verschillende consumenten- en belangenorganisaties die opkomen voor de belangen van de reiziger, te weten de Brabantse Milieu Federatie, de Fietsersbond, de Katholieke vrouwen organisatie, Rover, Trefpunt groen Eindhoven e.o., Overleg van ouderen, het Platform gehandicapten Eindhoven, het Platform gehandicapten Oirschot en het Platform gehandicapten Geldrop-Mierlo.

Op 12 juli 2010 is het oorspronkelijk tarievenplan voorlopig vastgesteld door het Dagelijks Bestuur van SRE.

Op 16 juli 2010 is de adviesaanvraag voor het oorspronkelijke tarievenplan van SRE aan het Reizigersoverleg SRE toegelicht in een overleg. De adviesaanvraag betreft dan de tarieven en de distributie van de OV-chipkaart. Het Reizigersoverleg spreekt van een heldere adviesaanvraag en is positief over de invoering van de OV-chipkaart. Op 21 juli 2010 is de provincie Noord-Brabant geïnformeerd over de voorlopige vaststelling van het oorspronkelijke tarievenplan van SRE. Er is gekozen voor een voorlopige vaststelling in afwachting van de toets van de Commissie.

Op 22 juli 2010 heeft het Reizigersoverleg ingestemd met de door SRE voorgestelde tariefstructuur. Het Reizigersoverleg stelt daarbij een aanvulling voor om het voorgestelde abonnement voor 12 t/m 18 jarigen uit te breiden en ook voor 10 en 11 jarigen beschikbaar te maken. SRE heeft onderzoek hiernaar uitgevoerd en besloten om het advies van het Reizigersoverleg niet te honoreren.

Voor het geval het technisch niet mogelijk bleek te zijn de producten uit het oorspronkelijk tarievenplan te ontwikkelen heeft SRE het Dagelijks Bestuur gevraagd een risicobeheersmaatregel achter de hand te houden. Deze maatregel was een uitgekleden versie van het oorspronkelijke tarievenplan, oftewel zonder de

abonnementspropositie voor jongeren 12-19 jaar, zonder de korting voor jongeren van 12 tot 19 jaar en zonder de dalkorting.

Op 18 april 2011 stemt het Reizigersoverleg in met de aan hen gepresenteerde plannen in het kader van de risico beheersmaatregel tarieven OV-chipkaart SRE, onder de voorwaarde dat ook de Provincie Noord-Brabant dezelfde risicomatregelen treft. Op 11 april 2011 heeft het Dagelijks Bestuur van SRE deze beheersmaatregel goedgekeurd.

In mei 2011 wordt duidelijk dat de stapeling van de producten niet mogelijk is in de software van Hermes, de vervoerder in het SRE gebied en dat daarmee het Brabants tarievenhuis voorlopig niet voor 100% te realiseren is. Het leek erop dat de producten leeftijdkorting 12-19 jaar 34% en scholieren maandabonnement voor 75 Euro niet mogelijk waren. In dat geval zou het SRE terugvallen op de risicobeheersmaatregel aangevuld met dalkorting. Op 16 juni 2011 vindt er een bestuurlijk overleg plaats tussen de directieleden van Hermes en het SRE en de portefeuillehouder mobiliteit. Uitgangspunt in dit overleg is de situatie waarbij de provincie Noord-Brabant bestuurlijk heeft uitgesproken onverkort vast te houden aan de invoering van het Brabants tarievenhuis. De provincie Noord Brabant geeft aan dit ook waar te kunnen maken, omdat haar vervoerders, Veolia en Arriva over andere software beschikken waarmee het complete Brabants tarievenhuis wel volledig te realiseren is.

Het bestuurlijk overleg van 16 juni 2011 heeft het volgende opgeleverd:

- Hermes gaat het Brabants tarievenhuis gefaseerd invoeren.
- Naast het dalkortingsproduct gaat Hermes ook het maandabonnement voor scholieren invoeren. Uit testresultaten is gebleken dat dit product ondanks eerdere twijfels toch wel goed werkt.
- Leeftijdskorting 12-18 jaar 34% werkt niet. In plaats daarvan wordt de sterabonnement in verchipte vorm opgenomen in het productassortiment. Deze sterabonnementen worden ook in de concessiegebieden van de provincies Noord Brabant en Limburg geaccepteerd.
- Hierdoor ontstaat een situatie dat dalkorting, maandabonnement, opstaptarief, kilometertarief, LTK 1, impulskaartje alsmede acceptatieplicht sterabonnementen in de provincie Noord-Brabant en SRE gebied uiteindelijk identiek zijn.
- Partijen zullen zich maximaal inspannen op termijn ook het volledige Brabantse tarievenhuis in te voeren.
- Bijzondere aandacht in de communicatiecampagne voor de overstappende reiziger tussen de provincie Noord Brabant en het SRE.

Op 17 juni 2011 doet SRE een adviesaanvraag bij het Reizigersoverleg over het uitzetten van het NVB per 3 november 2011 en het dan te hanteren tarievenhuis. Op 24 juni geeft het Reizigersoverleg een separaat positief advies af over het uiteindelijke tarievenplan. Het Reizigersoverleg spreekt haar waardering uit voor de wijze waarop zij betrokken is en wordt bij alle zaken rondom de invoering van de OV-chipkaart en over de gevolgen voor de reiziger, waar het o.a. gaat over de tarieven.

Zij betreurt echter dat er in een heel laat stadium bekend is geworden dat niet alle elementen van het Brabantse tarievenhuis door de vervoerder in SRE kan worden geïmplementeerd. Zij vraagt SRE op dit punt al het mogelijk te doen om die maatregelen te treffen dat het Brabantse tarievenhuis ook in het SRE gebied ten volle kan worden ingevoerd. Het Reizigersoverleg legt hier de nadruk op omdat zij aldoor heeft geadviseerd om voor Brabant en SRE het zelfde tarievenhuis te hanteren. Daar het Reizigersoverleg met betrekking tot het voorgestelde, tijdelijke, tarievenhuis toch positief wil adviseren, vraagt zij SRE om speciale aandacht voor de voorlichting over de verschillende tariefmogelijkheden voor de bestaande en voor de nieuwe reizigers. De aan het Reizigersoverleg getoonde keuze matrix is een goede aanzet hiervoor.

Het Reizigersoverleg is content over het feit dat er in de relaties tussen Brabant en SRE geen sprake is van dubbele opstaptarieven. Zij stemt tijdelijk in met de dubbele opstap op relaties tussen SRE en de provincie Limburg, gegeven dat het voorlopig om weinig reizigers gaat.

Over het toekomstige Brabantse Tarievenhuis heeft het Reizigersoverleg al eerder positief geadviseerd. Wel dringt het Reizigersoverleg aan op een onderzoek in de tweede helft van 2012, om na te gaan of er voldaan wordt aan de wensen van de reiziger.

De Commissie constateert een nauwe samenwerking met het Reizigersoverleg. Tevens werkt SRE nauw samen met de provincies Noord-Brabant, Limburg, Zeeland, Zuid-Holland en de Stadsregio Haaglanden voor de overgang naar de OV-chipkaart. Met de provincie Noord-Brabant is intensief gesproken over de risicobeheersmaatregel en het al dan niet vasthouden aan het Brabantse tarievenhuis. Daarnaast zijn met de provincie Noord-Brabant en de provincie Limburg specifiek de grensoverschrijdende lijnen besproken.

2. Oordeel over kostenneutraliteit en wijze van berekening van de tarieven

Bevindingen Commissie

De Commissie oordeelt dat het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven voldoet aan de voorwaarde van een (per saldo) kostenneutrale overgang voor de reizigers van strippenkaart naar de OV-chipkaart. De Commissie schat in dat binnen SRE reizigers die thans reizen met de strippenkaart, het regionale kaartje, het grijze kaartje bij de overgang naar de OV-chipkaart gemiddeld genomen een kostenbesparing in de orde grootte van 5% tegemoet kunnen zien. Deze kostenbesparing is opgebouwd uit de voor- en nadelen die de drie deelgroepen ervaren:

1. Voor de deelgroep reizigers die uitsluitend gebruik maken van de blauwe of roze strippenkaart, resulteert bij de overgang van strippenkaart naar OV-chipkaart per saldo een voordeel van circa 14%.
2. Voor de deelgroep reizigers die nu gebruik maken van het goedkope regionale kaartje, resulteert de introductie van het nieuwe tarievenplan in een gemiddeld nadeel van circa 7%, aangenomen dat reizigers actief gebruik gaan maken van de dalkorting.
3. De deelgroep reizigers die thans reizen met het grijze kaartje ondervinden eveneens een nadeel van circa 5%.

De Commissie wijst binnen de eerste deelgroep (die een *voordeel* van circa 14% ondervindt) op een specifieke groep reizigers die met een licht *nadeel* worden geconfronteerd. Strippenkaartreizigers die overgaan naar de OV-chipkaart en geen gebruik kunnen maken van de dalkortingskaart ondervinden met dit tariefsvoorstel een nadeel van 4%. Op een gemiddelde ritprijs van 1,61 Euro betekent dit een verhoging van 3 cent. Dit nadeel wordt omgezet in een voordeel van circa 11% door bij de terugreis gebruik te maken van de dalkorting.

De berekende kostenneutraliteit is mede gebaseerd op de aanname dat reizigers op grote schaal gebruik zullen gaan maken van de dalkortingspropositie, die overigens wel als apart herkenbaar product op de OV-chipkaart moet worden gezet tegen € 10 per jaar. Daarnaast moeten de verwachte overgangen naar andere kaartsoorten ook daadwerkelijk gerealiseerd worden. Beide aspecten vragen actief beleid.

Gelet op het voorgaande komt de Commissie tot de volgende aanbevelingen om een voor de gemiddelde reiziger aantrekkelijke kostenneutrale of voordelige overgang te bewerkstelligen:

1. Benadruk in de komende communicatieperiode het belang van kostenbewust reizen en maak helder wat de mogelijkheden daartoe zijn. Illustreer aan de hand van voorbeelden hoe reizigers tot kostenbesparingen kunnen komen.
2. Blijf het gedrag van reizigers, met name waar dit het koopgedrag betreft, na het uitzetten van het NVB monitoren. En onderneem zo nodig extra communicatie-acties om verondersteld gebruik van de dalkorting en veronderstelde overgangen te bevorderen.
3. Wanneer uit de monitoring van het reizigersgedrag blijkt dat er sterke afwijkingen zijn van de aannames dan moeten aanvullende compenserende maatregelen in overweging worden genomen.

Toelichting

Bij het bepalen van kostenneutraliteit heeft SRE zowel beleidsmatige als methodologische (wijze van berekenen) uitgangspunten gedefinieerd. De belangrijkste beleidsuitgangspunten van SRE zijn:

- De kostenneutrale overgang wordt vastgesteld op het niveau van de SRE-concessie.
- SRE heeft kostenneutraliteit geanalyseerd op het niveau van de strippenkaart (blauwe en roze), regionale kaartjes en de grijze strippenkaart.
- Daarbij is SRE uitgegaan van de volgende veronderstellingen:
 - Alle reizigers die gebruik maken van het goedkopere regionale kaartje stappen over naar de OV-chipkaart of het impulskaartje omdat het regionale kaartje wordt afgeschaft op het moment van het uitzetten van het NVB.
 - Een deel van de reizigers die nu gebruik maken van het grijze kaartje stapt - naar verwachting – vanuit gemak over naar de goedkopere OV-chipkaart (zie hierna).
- Voor de concessie is gekozen voor de voortzetting van tariefdifferentiatie naar spits en daluren na het uitzetten van het NVB. Reizigers kunnen gebruik maken van 40% korting in de daluren. Reizigers ontvangen buiten de spits (na 's morgens 9.00 uur) de korting van 40% op het instap- en kilometertarief indien zij in bezit zijn van deze dalkortingspropositie als product op de OV-chipkaart.
- Reizigers kunnen de dalkortingspropositie met de geldigheidsduur van een jaar aanschaffen voor 10 Euro.

SRE heeft de volgende methodologische uitgangspunten gehanteerd om kostenneutraliteit te berekenen:

- a) SRE heeft reisgegevens verzameld en geanalyseerd vanuit WROOV 2007 (3.025 waarnemingen voor SRE). Deze data zijn niet beïnvloed door het gebruik van de OV-chipkaart of de pilot Goedkoop Openbaar Vervoer en vormen daarmee een degelijke grondslag voor het vergelijken van de situatie met en zonder OV-chipkaart.
- b) Voor de berekening van het kostenneutrale tarief is verondersteld dat het totaal aantal reizigers (strippenkaart, het regionale kaartje en het grijze kaartje gezamenlijk) niet verandert als gevolg van de introductie van de OV-chipkaart. Met andere woorden, de prijselasticiteit– die de vraaggevoeligheid van de reiziger voor tariefwijzigingen weerspiegelt – is op nul gesteld.
- c) SRE heeft rekening gehouden met overgangen van reizigers van het regionale tarief naar de OV-chipkaart.
 - a. De eerste aanname is dat 100% van de reizigers die gebruik maken van het regionale kaartje overstapt vanwege het afschaffen van het regionale kaartje. Daarvan zal 83%⁴ overstappen naar de OV-chipkaart en 17% zal overstappen naar het impulskaartje. Dit is gebaseerd op:
 - i) Het prijsvoordeel dat reizigers ontvangen met de 40% dalkorting.
 - ii) Incidentele reizigers zullen gebruik blijven maken van het impulskaartje.
 - b. De tweede aanname is dat 22% van de reizigers die thans gebruik maken van het grijze kaartje zal overstappen naar de OV-chipkaart. Dit is gebaseerd op:
 - i) De prijs van het grijze kaartje ten opzichte van de prijs van eenzelfde reis met de OV-chipkaart, eventueel met dalkorting. De kosten van het grijze kaartje zijn 0,80 Euro per strip en daarmee 60% hoger dan de kosten van reizen met blauwe strippenkaart;
 - ii) Het gemak dat de OV-chipkaart biedt aan de reiziger. Het aantal reizigers dat een OV-chipkaart in zijn bezit heeft zal verder toenemen als het moment van uitzetten van het NVB nadert, ook bijvoorbeeld via de NS en de studentenkaart.
 - iii) Het grijze kaartje wordt echter veelal verkocht aan incidentele reizigers. Dit zal ook gelden voor het impulskaartje na de introductie van de OV-chipkaart.
- d) SRE vervangt het grijze kaartje met het impulskaartje. De kosten voor het nieuwe impulskaartje bedragen 3 Euro per rit.
- e) Voor 2010 is het opstaptarief (vaste voet) vastgesteld op 0,78 Euro. Dit betreft een landelijke afspraak.

⁴ Dit percentage en navolgende percentages betreffen berekende percentage op basis van globale aannames voor meer gedetailleerde deelgroepen.

- f) De indexering van de vaste voet is gebaseerd op de landelijk vastgestelde indexering van de strippenkaarten. De indexering van het kilometertarief is eveneens gebaseerd op de landelijk vastgestelde indexering van de strippenkaarten.
- g) De gehanteerde kilometertarieven in 2010 zijn in de volgende tabel gegeven.

	Vaste voet	Kilometertarief
Concessie binnen SRE	0,78 Euro	0,125 Euro

3. Inzicht in de spreiding

Bevindingen Commissie

De Commissie signaleert dat – gegeven de overgang van het ene systeem naar het andere – een deel van de reizigers nadeel ondervindt van de overgang van strippenkaart naar OV-chipkaart. Daar tegenover staat een grotere groep die voordeel geniet. Het merendeel van de verschillen beperkt zich tot – omgerekend – 5 cent verschil per kilometer of valt uit in het voordeel van de reiziger in termen van minderkosten. Daarnaast constateert de Commissie dat de som van de meer- en minderkosten voor Samenwerkingsverband Regio Eindhoven zoals berekend door kennisinstituut NEA in lijn liggen met de berekeningen voor SRE.

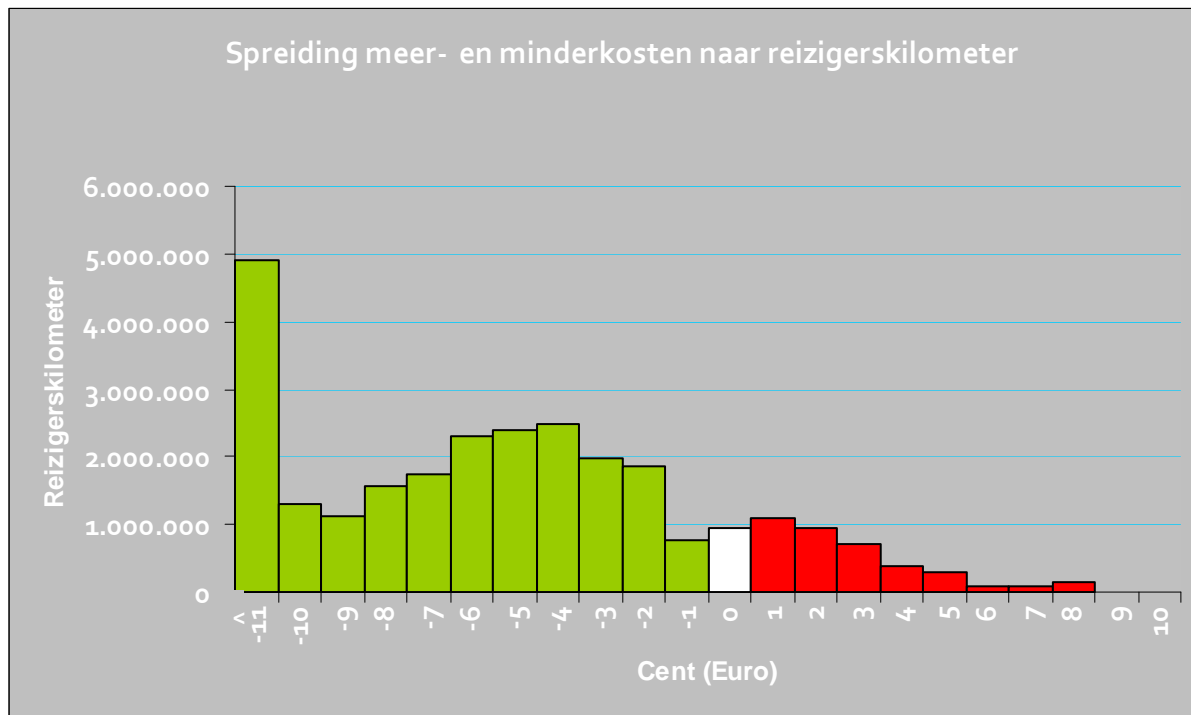
Toelichting

Doordat met de OV-chipkaart wordt overgegaan op een tariefsysteem zijn er reizigers voor wie de kosten verbonden aan het maken van een identieke reis met de OV-chipkaart hoger zijn dan met het reizen met de strippenkaart⁵. Tegenover deze groep staat een groep reizigers die er met de OV-chipkaart op vooruitgaat.

Om inzicht te krijgen in de spreiding van de kosten voor de reizigers heeft de Commissie berekeningen laten maken door kennisinstituut NEA voor reizigers die reizen met de blauwe of roze strippenkaart. Voor alle reizigerskilometers in SRE is berekend hoeveel meer - of minderkosten er gemaakt worden met de OV-chipkaart uitgaande van de tarieven voor 2010 voor zowel de OV-chipkaart als voor de huidige tarieven van de strippenkaart (exclusief het regionale kaartje en het grijze kaartje).

Deze vergelijking geeft inzicht in de prijsverschillen waar de reizigers mee te maken krijgen bij een overstap van 'strip naar OV-chip'. Deze resultaten van deze analyse (analyse niveau B) zijn in figuur 3 hieronder weergegeven.

Figuur 3: Meer- en minderkosten per kilometer voor reizigers met blauw en roze strippenkaart in SRE (van strip naar OV-chipkaart)



Bron: Kennisinstituut NEA

⁵ Dit wordt onderschreven door het rapport van de SP; de OV-chipkaart, een kostbare onvoldoende (januari 2010).

Het witte vlak representeert de categorie reizigerskilometers die duurder noch goedkoper zijn. Het rode vlak weerspiegelt de reizigerskilometers die duurder uitpakken; het groene vlak aan de linkerkant weerspiegelt de reizigerskilometers die goedkoper uitpakken. In het groene gedeelte zijn uiterst links ook reizigerskilometers gegeven die meer dan 11 cent per kilometer goedkoper zijn.

De bovenstaande figuur toont de verschillen in kosten per reizigerskilometer tussen het gebruik van de strippenkaart en het gebruik van de OV-chipkaart. Hierbij wordt in deze figuur alleen gekeken naar reizigers die gebruik maken van voorverkoop (blauw en roze). De optelling van voordelen voor de reizigers resulteert in 1,67 miljoen Euro (sommatie van groene vlakken aan de linkerkant); de optelling van nadelen tot 129.000 Euro (sommatie van rode vlakken aan de rechterkant). Daardoor resteert voor de voorverkoopreizigers een berekend voordeel van 1,53 miljoen Euro (resultaat analyse B). Tegenover dit voordeel staat het nadeel dat de reizigers die thans reizen met het regionale en grijze kaartje zullen ondervinden na de het uitzetten van het NVB.

4. ***Kaartkosten binnen Samenwerkingsverband Regio Eindhoven***

Bevindingen Commissie

De Commissie heeft beperkt zicht gekregen op de onderverdeling naar aanschafkosten van de kaarten die zijn verspreid binnen Samenwerkingsverband Regio Eindhoven. De Commissie constateert dat de kosten van de kaart in relatie tot een gemiddelde ritprijs zeer beperkt zijn; dat geldt ook voor SRE waar 30.000 van de kaarten voor 2,50 Euro wordt verstrekt. Per juni 2011 zijn 8.450 kaarten verkocht. Een gedetailleerd inzicht in de gemiddelde kaartkosten voor de OV-chipkaart voor SRE in relatie tot het vermoedelijke gebruik is echter niet te geven.

Toelichting

Binnen SRE zijn de aanschafkosten voor de OV-chipkaart 7,50 Euro. Ter promotie van de OV-chipkaart heeft de SRE circa 30.000 kaarten voor 2,50 Euro ter beschikking gesteld aan de reizigers.

De aanschafkosten van de OV-chipkaart zijn te relateren aan het totaal gebruik in de levensduur van vijf jaar. Bij dagelijks gebruik gedurende effectieve werkdagen (220 dagen) bedragen de kosten – uitgaande van 7,50 – circa 0,3 cent per reis. Deze kosten zijn te relateren aan circa 1,63 Euro, zijnde de gemiddelde kosten per reis binnen SRE.

Bijlage 1: Toelichting werkwijze Commissie

De eerste onderzoeksvraag gaat met name over het besluitvormingsproces dat heeft geleid tot het bepalen van de tarieven. Om antwoord te geven op deze vraag heeft de Commissie:

- Documentatie van SRE over het doorlopen besluitvormingproces bestudeerd en besproken met SRE.
- Gesproken met het Reizigersoverleg SRE.

De tweede onderzoeksvraag betreft de functionele analyse van kostenneutraliteit voor de reizigers en een oordeel over het resultaat. Om antwoord te kunnen geven op deze vraag heeft de Commissie:

- De beleidsuitgangspunten van SRE ten aanzien van de kostenneutrale overgang geïnventariseerd;
- De uitgangspunten en aannamen voor de berekeningen in kaart gebracht;
- Inzicht gekregen in de berekeningsschema's van SRE en de daarmee te genereren resultaten;
- De resultaten van de berekeningen van kostenneutraliteit geanalyseerd en beoordeeld;
- Overleg gevoerd met het externe onderzoeksbureau dat voor SRE betrokken is geweest bij de bepaling van de kostenneutraliteit.

De derde onderzoeksvraag betreft de spreiding van de meer- en minderkosten voor de reizigers. Om hier antwoord op te kunnen geven heeft de Commissie:

- Een verificatieberekening laten maken door het kennisinstituut NEA waarbij de WROOV-informatie van 2007 als basis heeft gediend;
- Een analyse laten maken van de kostenspreidingen.

De vierde onderzoeksvraag betreft inzicht in de aanschafkosten van de OV-chipkaart. Om antwoord te kunnen geven heeft de Commissie:

- Dit onderwerp besproken met SRE.