

Vergaderjaar 2011–2012

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 494**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 februari 2012

Hierbij stuur ik u mijn reactie en antwoorden op de vragen van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van 23 januari 2012 naar aanleiding van het bericht «OV-chipkaart levert OV-bedrijven geld op» in de Telegraaf van 17 januari 2012. Het kader voor de beantwoording wordt gevormd door de opbrengstneutraliteit en de tariefvrijheid, die als voorwaarden golden bij het uitzetten van het Nationaal vervoerbewijs (NVB).

1

*Hoe kan er sprake zijn van opbrengstneutraliteit in de vervoersregio Amsterdam – Amstelland waar het GVB actief is, terwijl het GVB nu aangeeft 15 miljoen euro meer aan opbrengsten te hebben ontvangen?*

1

Bij brieven van 2 december 2009 (Kamerstukken II, 2009/10, 23 645, nr. 325) en van 20 april 2010 (Kamerstukken II, 2009/10, 23 645, nr. 356) heb ik uw Kamer geïnformeerd dat de Stadsregio Rotterdam en de Stadsregio Amsterdam beide aan het criterium van «opbrengstneutraliteit bij gelijkblijvend reizigersvolume» hebben voldaan. Nadat het NVB was uitgezet, hebben beide regio's het jaar tariefvrijheid in acht genomen: in Rotterdam eindigde de tariefvrijheid op 11 februari 2011, in Amsterdam op 3 juni 2011. Beide regio's hebben inmiddels volledige tariefvrijheid als opgenomen in de Wet personenvervoer 2000 en het staat hen vrij, met inachtneming van de wettelijke adviesplicht van consumentenorganisaties, om besluiten te nemen over de tarieven; er hoeft in de regio niet meer per definitie sprake te zijn van opbrengstneutraliteit ten opzichte van de situatie met het NVB.

De Stadsregio Amsterdam heeft besloten om, op basis van de huidige inzichten, € 15 miljoen per jaar minder exploitatiesubsidie aan GVB te verlenen. Hier liggen naar de mening van de stadsregio meerdere ontwikkelingen aan ten grondslag. Zo is sprake van verhoogde opbrengsten door een grotere daling, dan verwacht in begin 2010, van het aantal

zwartrijders en een fors herstel van de toeristensector. Dit heeft geresulteerd in een substantiële opbrengstengroei. Verder vermoedt de stadsregio dat de maatregelen in het kader van sociale veiligheid, waaronder het sluiten van de metropoortjes, hun vruchten hebben afgeworpen. De gewijzigde methode voor verdeling van de opbrengsten kan volgens de stadsregio ook een (beperkt) deel van de opbrengstengroei van GVB verklaren. De methode waarmee de opbrengsten uit de strippenkaart werden verdeeld ging gepaard met een (statistische) onnauwkeurigheid. Met de komst van de OV-chipkaart is, door het in- en uitchecken, een nauwkeurigere verdeling mogelijk.

Bovengenoemde ontwikkelingen vormden de belangrijkste motivatie voor de vermindering van de subsidie aan GVB. De genoemde opbrengstgroei is dus niet toe te schrijven aan bijvoorbeeld het kilometer tarief dat reizigers betalen. Volgens de stadsregio blijkt uit onafhankelijk onderzoek, uitgevoerd in de periode nadat het NVB in de gehele stadsregio was uitgezet, dat reizigers binnen de concessie Amsterdam afgelopen jaren gemiddeld iets minder per reis zijn gaan betalen dan ten tijde van de strippenkaart.

Volgens de Stadsregio Rotterdam kent ook de RET sinds de invoering van de OV-chipkaart en het sluiten van de metropoortjes hogere opbrengsten. De Stadsregio Rotterdam geeft daarbij aan dat de RET afgelopen jaar € 3 miljoen minder exploitatiesubsidie heeft gekregen als gevolg van hogere opbrengsten door invoering van de OV-chipkaart. De ontwikkelingen zoals hiervoor geschetst gelden ook voor de Stadsregio Rotterdam. De Stadsregio Rotterdam geeft daarbij aan dat de stijging van de opbrengsten voor het grootste deel wordt veroorzaakt door de grote daling van het aantal zwartrijders. De Stadsregio Rotterdam ziet daarnaast een groei van het aantal reizigerskilometers, waardoor de opbrengsten toenemen. Dit is met name te danken aan het doortrekken van de Erasmuslijn. Kortom: de reizigers zijn niet meer gaan betalen voor hetzelfde product, maar ze nemen er meer van af.

2

*Indien er sprake is van opbrengstenneutraliteit, welke vervoersbedrijven hebben een verlies van 15 miljoen euro geleden en hoe kan dit verlies worden opgevangen?*

2

In Amsterdam was bij het uitzetten van het NVB sprake van opbrengstenneutraliteit. Het bedrag van € 15 mln. staat hier los van omdat de hogere opbrengsten niet zijn veroorzaakt door een «per saldo»-verhoging van het reizigerstarief maar door andere factoren (zie antwoord 1).

Ik onderstreep overigens nogmaals dat de Stadsregio Amsterdam heeft aangegeven dat de gewijzigde verdeelsystematiek door de invoering van de OV-chipkaart slechts voor een klein deel heeft bijgedragen aan de opbrengstenstijging van € 15 mln. Het is mij niet bekend wat het effect hiervan is op de inkomsten in andere regio's.

3

*Indien er inderdaad geen sprake is van opbrengstenneutraliteit, hoe gaat u bewerkstelligen dat de tarieven van reizen met de OV-chipkaart alsnog worden verlaagd zodat er toch aan de voorwaarde van opbrengstenneutraliteit wordt voldaan die vooraf is gesteld?*

3

In het voorgaande heb ik aangegeven dat de stadsregio's Rotterdam en Amsterdam hebben voldaan aan een kostenneutrale overgang naar de OV-chipkaart voor de totaliteit van de reizigers. Voor beide regio's geldt

dat het jaar tariefvrijheid inmiddels voorbij is. Beide regio's hebben dus volledige tariefvrijheid. De Stadsregio Amsterdam heeft mij bovendien laten weten dat uit onafhankelijk onderzoek, uitgevoerd nadat het NVB in de gehele stadsregio was uitgezet, is gebleken dat reizigers in Amsterdam gemiddeld juist iets minder zijn gaan betalen voor het openbaar vervoer dan ten tijde van de strippenkaart. Het verlagen van tarieven is volgens de stadsregio daarom niet aan de orde.

4

*Kunt u deze vragen tevens beantwoorden voor de vervoersregio Rotterdam Rijnmond?*

4

Ja, zie de beantwoording bij de voorgaande vragen.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus