

Resultaten onderzoek kostenneutraliteit provincie Noord-Brabant

De Commissie heeft op verzoek van de provincie Noord-Brabant 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 opbrengstneutraliteit.
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.

Voorafgaand aan de bevindingen wijst de Commissie op de toegenomen complexiteit van de berekeningen rondom kostenneutraliteit in de provincie Noord-Brabant. In afwijking van de andere Decentrale Overheden heeft de provincie Noord-Brabant ervoor gekozen abonnementen mee te nemen in haar berekeningen rondom de toets van kostenneutraliteit voor de reizigers. Om tot een afgewogen eindresultaat te komen, hebben zowel de provincie als de Commissie aannames moeten doen over het reisgedrag en de verwachte overgangen van abonnementen naar OV-chipkaart. De hardheid van deze aannames zullen zich in de praktijk moeten uitwijzen. De Commissie adviseert enige mate van voorzichtigheid in het interpreteren van de resultaten.

Ad 1)

De Commissie constateert dat het vastgestelde kilometertarief zorgvuldig tot stand is gekomen in nauw overleg met vervoerders, het ROB (Reizigersoverleg Brabant), met Samenwerkingsverband Regio Eindhoven en met de buurprovincies.

Ad 2)

Het eindoordeel van de Commissie luidt dat provincie Noord-Brabant 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 de Provincie reizigers die thans reizen met de strippenkaart, het regionale kaartje, het grijze kaartje en de abonnementen, bij de overgang naar de OV-chipkaart gemiddeld genomen een kostenstijging in de orde grootte van 1% ondervinden. Dit kostennadeel is opgebouwd uit de voor- en nadelen die de vier 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 7%.
2. Voor de deelgroep reizigers die nu gebruik maken van het goedkope regionale kaartje, resulteert de introductie van het nieuwe tarievenplan in een gemiddeld voordeel van circa 1%, aangenomen dat reizigers actief gebruik gaan maken van de dalkorting.
3. De deelgroep reizigers die thans reizen met het grijze kaartje ondervinden een nadeel van circa 3%.
4. De deelgroep reizigers die gebruik maken van de abonnementen wordt met een nadeel van circa 14% geconfronteerd. Daarbij wordt aangenomen dat deze reizigers actief gebruik gaan maken van de dalkorting.

De Commissie wijst binnen de eerste deelgroep (die een *voordeel* van circa 7% ondervindt) op een specifieke groep reizigers die met een *nadeel* worden geconfronteerd. Blauw en roze strippenkaartreizigers die reizen in de spits en overgaan naar de OV-chipkaart ondervinden met dit tariefsvoorstel een nadeel van circa 11%. Op een gemiddelde ritprijs van 1,61 Euro betekent dit een verhoging van 17 cent. Dit nadeel wordt omgezet in een voordeel van circa 4% door bij de terugreis gebruik te maken van de dalkorting.

Wanneer de abonnementen buiten beschouwing worden gelaten resulteert bij de overgang van de strippenkaart naar de OV-chipkaart gemiddeld genomen in een voordeel van circa 4% voor de reizigers.

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.

De oproep tot monitoring wordt extra benadrukt vanwege de eerder beschreven onzekerheden die samenhangen met het betrekken van abonnementen bij de berekeningen.

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 minder. Daarnaast constateert de Commissie dat de som van de meer- en minderkosten voor provincie Noord-Brabant zoals berekend door kennisinstituut NEA in lijn liggen met de berekeningen van de Provincie.

Ad 4)

De Commissie constateert in het algemeen dat de kosten van de kaart in relatie tot een gemiddelde ritprijs zeer beperkt zijn. Binnen de provincie Noord-Brabant zijn de aanschafkosten voor de OV-chipkaart 7,50 Euro. Een gedetailleerd inzicht in de gemiddelde kaartkosten voor de OV-chipkaart voor de Provincie in relatie tot het vermoedelijke gebruik is echter niet te geven omdat reizigers ook op andere locaties de kaart kunnen aanschaffen.

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 provincie Noord-Brabant

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 provincie Noord-Brabant

Bij provincie Noord-Brabant kijkt de Commissie naar vier groepen reizigers die samen de gehele reizigerspopulatie vormen. 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 38% van de totale omzet binnen de provincie.
- 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 24% 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 gebruik blijft maken van het impulskaartje (vervanging van het grijze kaartje). Deze groep betreft 12% van de totale omzet.
- iv. De groep reizigers die gebruik maken van abonnementen (kaartgroep 2, 3, 4 en 5) en overstappen op de OV-chipkaart op saldo of op de OV-chipkaart met de nieuwe abonnementspropositie. Deze groep reizigers betreft 26% van de totale omzet.

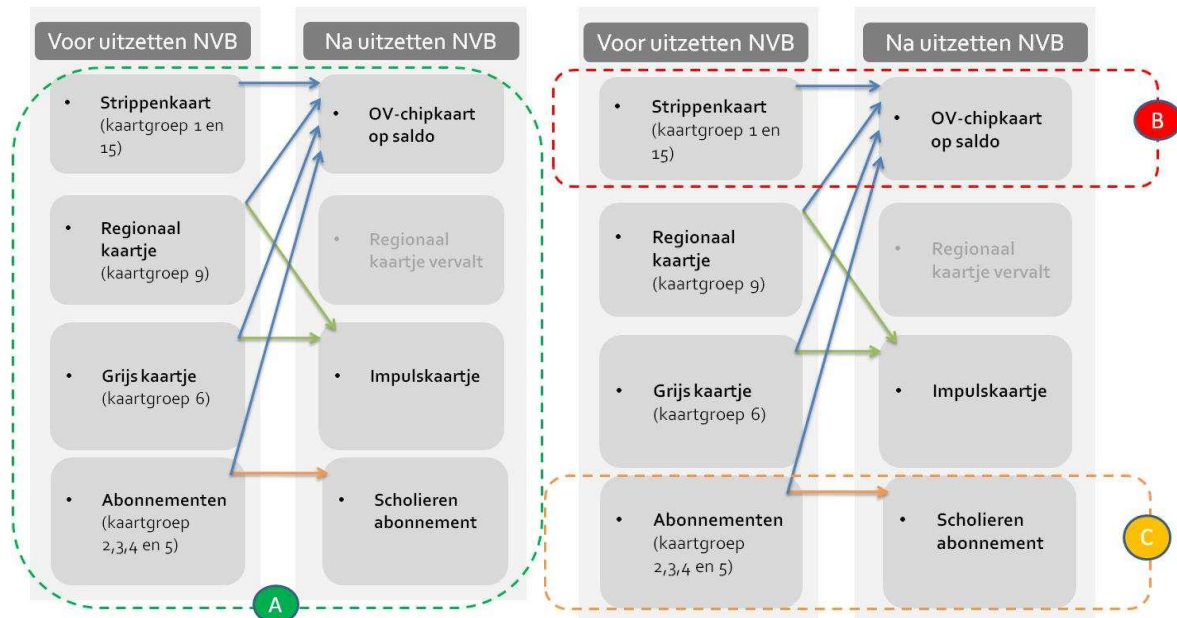
De Commissie betreft ook het regionale en grijze kaartje in de analyse omdat er sprake is van overgangen van deze reizigers. Binnen provincie Noord-Brabant wordt het regionale kaartje afgeschaft. Deze reizigers moeten overstappen naar de OV-chipkaart of naar het impulskaartje. Daarnaast veronderstelt de Provincie 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 van vergelijkbare omvang als die van kaartgroep 1 en 15.

Op het moment van uitzetten van het NVB komen de huidige abonnementen binnen de Provincie te vervallen. Reizigers stappen over naar de OV-chipkaart of naar de nieuwe abonnementspropositie voor scholieren. Reden voor de Commissie om ook de abonnementen te betrekken in de toets op kostenneutraliteit.

De Commissie baseert het finale oordeel over kostenneutraliteit op de effecten voor de gehele groep reizigers (kaartgroep 1, 2, 3, 4, 5, 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 abonneerders - in deze categorie de reizigers te vinden zijn die veelvuldig per OV reizen. Tevens geeft de Commissie separaat inzicht in de analyse van de kostenneutraliteit van de abonnementen.

In de volgende figuur 1 is dit weergegeven: De letter A betreft de analyse voor de totale groep reizigers, de letter B betreft de analyse voor reizigers die gebruik maken van de strippenkaart (blauw en roze). De letter C betreft de analyse de abonneerders.

Figuur 1: Groepen reizigers beschouwd in analyse kostenneutraliteit: Analyse op niveau A, B en C



Bron: Commissie Kist

De basis van de analyse van de Commissie is informatie aangereikt door de Provincie; 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) en in het reisgedrag van de abonneerders binnen provincie Noord-Brabant. 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 provincie Noord-Brabant 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'.

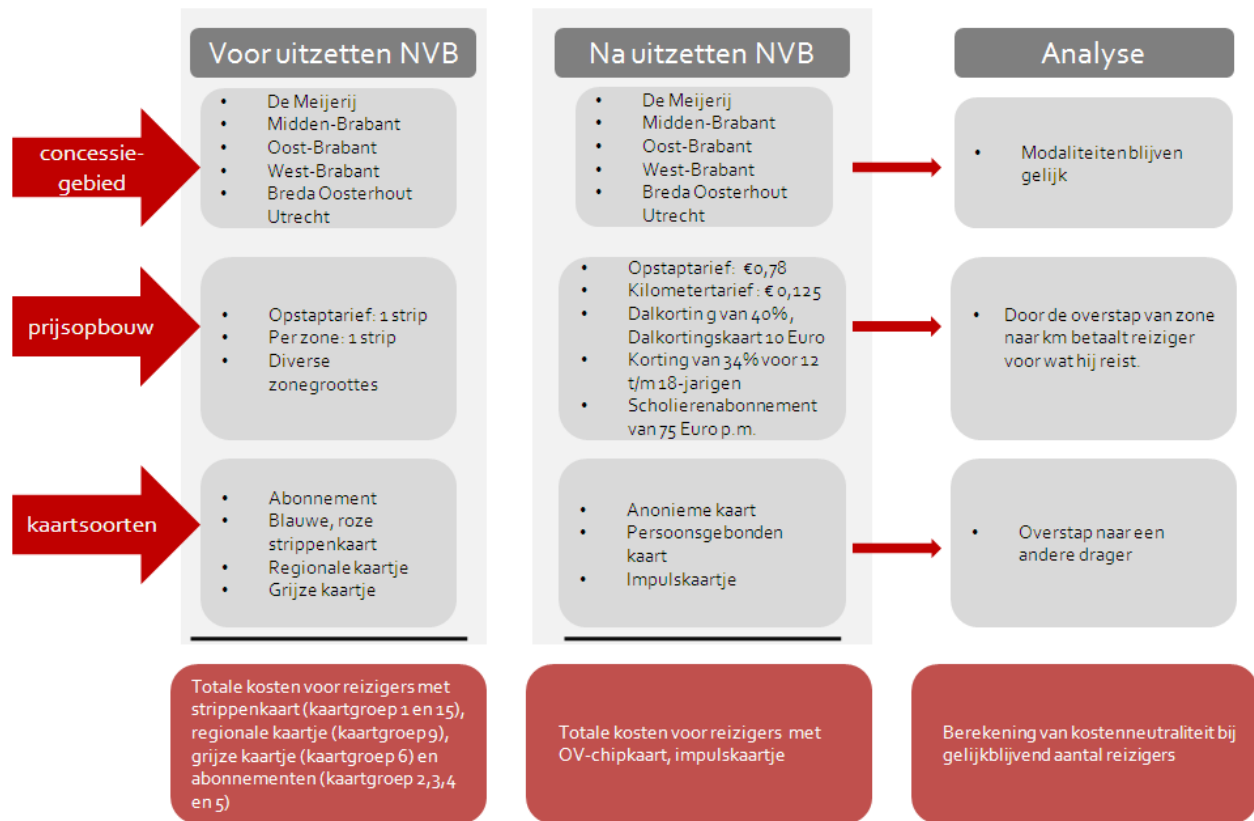
Deze afspraak uit het Aanvalsplan is opgenomen in het Landelijk Tarievenkader van juli 2009 dat door iedere DO is geaccordeerd. Naast de afspraken over opbrengstneutraliteit zijn in het Landelijk Tarievenkader - hier relevante - afspraken gemaakt over het kilometertarief (betalen per kilometer), het 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 provincie Noord-Brabant 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 provincie Noord-Brabant



Bron: Commissie Kist

Situatie beschrijving provincie Noord-Brabant

- Concessiegebied**
 Provincie Noord-Brabant doet een aanvraag voor het uitzetten van het NVB voor vijf concessies voor busvervoer. Dit betreft de concessies De Meijerij, Midden-Brabant, Oost-Brabant, West-Brabant en Breda-Oosterhout-Utrecht.
- Prijsopbouw na het uitzetten van het NVB in de Provincie²**
 Het zonesysteem van de strippenkaart komt voor de concessie te vervallen³. In de concessies in de Provincie 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 (prijsspeil van 2010). Alle kilometers binnen de concessies zijn door het hanteren van een uniform kilometertarief daarmee even duur.

De Provincie kiest voor de introductie van tariefdifferentiatie naar spits- en daluren. Door middel van de dalkorting continueert de Provincie 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 Identiek aan Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE)

³ 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.

Nu de Provincie aantoont dat de overgang gemiddeld voor de totale groep van reizigers kostenneutraal uitwerkt, acht de Commissie deze aanpak verenigbaar met de afspraken van het -wat betreft de planning inmiddels achterhaalde -Aanvalsplan van 2008. Dat voor bepaalde groepen reizigers structureel kostenverhogende elementen zullen gelden maakt dit oordeel niet anders.

De huidige NVB-abonnementen worden na het uitzetten van het NVB niet langer verkocht in de regio. Reizigers gaan gebruik maken van de OV-chipkaart tegen het algemene kilometertarief en een opstaptarief. De huidige abonnementshouders kunnen ook een dalkortingskaart aanschaffen die recht geeft op 40% korting in de daluren. De prijs van de dalkortingskaart bedraagt ook voor deze reizigers 10 Euro per maand.

Voor scholieren komt er een nieuwe abonnementspropositie. Tegen een vast bedrag van 75 Euro per maand kunnen reizigers tussen de 12 en 18 jaar onbeperkt gebruik maken van het openbaar vervoer in de provincie Noord-Brabant (inclusief Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE)).

- **Kaartsoorten**

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

- De strippenkaart wordt vervangen door de OV-chipkaart (anoniem en persoonsgebonden).
- Regionale kaartjes komen te vervallen in provincie Noord-Brabant.
- Het grijze kaartje wordt vervangen door het impulskaartje. Het nieuwe tarief bedraagt voor ritten met begin- en eindpunt binnen Brabants grondgebied 3 Euro, voor ritten met begin- en eindpunt buiten Brabants grondgebied 6 Euro, en voor de overige ritten tarief van 9 Euro.
- Abonnementen worden vervangen door de OV-chipkaart (anoniem en persoonsgebonden). Voor scholieren van 12 tot en met 18 jaar komt er een nieuw scholierenabonnement

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-database⁴ 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, evenals reisinformatie van abonneementhouders. 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 de Provincie de WROOV-informatie van de concessies binnen provincie Noord-Brabant.
- De Commissie hanteert daarnaast het onderzoek uit 2006 dat de Provincie heeft uitgevoerd naar het reizigersgedrag op de lijnen 400 en 401 in de concessie Breda-Oosterhout-Utrecht.
- De Commissie neemt de gehele groep reizigers mee in haar berekeningen. Dit betreft de strippenkaartreizigers (38% van de totale opbrengsten) de reizigers die gebruik maken van het regionale kaartje (24 % van de totale opbrengsten) en het grijze kaartje (12% van de totale opbrengsten) en de reizigers die gebruik maken van een abonnement (26% van de totale opbrengsten). Informatie over het gebruik van het regionale kaartje en het grijze kaartje is door de Provincie aan de Commissie verstrekt.
- Bij meerdere decentrale overheden is het vraagstuk naar boven gekomen of scholieren mogelijk thans reizen met voltariefabonnementen in plaats van met de reductieabonnementen waar zij recht op hebben. De meningen over de waarschijnlijkheid dat scholieren (onverhoopt) voor dit duurdere alternatief kiezen lopen uiteen. De Commissie heeft daarom in de toets op kostenneutraliteit geen rekening gehouden met scholieren die mogelijk reizen op voltarief abonnementen. Wanneer blijkt dat

⁴ WROOV staat voor Werkgroep Reizigers Omvang en Omvang Verkoopen. 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.

scholieren met het voor hen duurdere voltarief abonnement reizen betekent dit bij de overgang naar de OV-chipkaart een additioneel voordeel ontstaat.

- 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 relatief snel terugverdiend.
- De Commissie baseert de reisfrequentie van de abonneerders mede op de resultaten van een door het secretariaat van de Commissie georganiseerde expertsessie over abonnementen⁵.
 - De Commissie hanteert de aanname dat reizigers in de WROOV-enquête een juiste inschatting maken van hun reisfrequentie voor weekabonnementen.
 - De Commissie hanteert de aanname dat reizigers in de WROOV-enquête een lichte overschatting maken van hun reisfrequentie voor maand- en jaarabonnementen is. Reizigers houden veelal geen rekening met ziekte- en vakantiedagen. De Commissie hanteert dan ook een reisfrequentie van 90% van de opgegeven frequenties in WROOV.
- 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 zongroottes gemeten in kilometers in de berekeningen door.

⁵ Nadere toelichting over de expertsessie is gegeven in de bijlage

III. Beantwoording van de aan de Commissie gestelde vragen voor de provincie Noord-Brabant

1. Wijze van vaststellen van de OV-chipkaarttarieven

Bevindingen Commissie

De Commissie constateert dat het vastgestelde kilometertarief zorgvuldig tot stand is gekomen in nauw overleg met vervoerders, het ROB (Reizigersoverleg Brabant), met Samenwerkingsverband Regio Eindhoven en met de buurprovincies.

Toelichting

In de Wet Personenvervoer 2000 is vastgelegd dat het College van Gedeputeerde Staten van provincie Noord-Brabant de concessieverlener is en daarmee verantwoordelijk is voor het openbaar vervoer in Noord-Brabant. Evenals alle overige decentrale overheden, heeft ook de provincie Noord-Brabant met de Minister van Verkeer en Waterstaat afspraken gemaakt over de invoering van de OV-chipkaart.

Het Reizigersoverleg Brabant (hierna ROB) heeft per brief van 16 november 2009 advies uitgebracht over de voorgenomen tarieven voor onder andere het saldoreizen op de OV-chipkaart. Het advies is positief. Zij adviseert echter wel het tarievenplan gefaseerd in te voeren. Het ROB is bang dat directe invoering van de OV-chipkaart kilometertarieven zal leiden tot een ernstige terugval in reizigers.

Op 8 december 2009 zijn door het College van Gedeputeerde Staten het opstaptarief en het kilometertarief vastgesteld ten behoeve van het saldo reizen in de duale fase. Eveneens is vastgesteld dat de leeftijdskorting van 34% geldig is voor de leeftijdsgroepen 4 t/m 11 jaar en 65+. Het voorgestelde tariefplan past binnen de kaders van het Convenant Landelijk Tarievenkader I OV-chipkaart 2009, wat landelijk is opgesteld en ondertekend door de decentrale overheden. De tarieven zijn ontwikkeld en afgestemd met het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven en een extern adviesbureau. Het Reizigersoverleg Brabant is schriftelijk geïnformeerd over het tariefbesluit van 8 december 2009.

Op 26 januari 2010 is er overleg gevoerd tussen de Provincie en het ROB, dat zich inzet voor goed en eigentijds openbaar vervoer in Noord-Brabant. Het ROB bestaat uit de Brabantse Milieufederatie, de Fietsersbond Brabant, Fractie Front, de Katholieke Vrouwenorganisatie, Ons Middelbaar Onderwijs, ROVER, Stichting Verenigde Bonden Overleg Brabant (Ouderenbonden), Vereniging van Grote Steden i.o., Vereniging Kleine Kernen Noord-Brabant, de Vrije Reizigers en Zet. Tijdens het overleg op 26 januari zijn besproken: i) het beëindigen van de pilot Goedkoop Openbaar Vervoer, ii) oplossingen voor ouders die reizen met kinderen en iii) communicatie over de OV-chipkaart. Het ROB heeft de uitkomsten van het overleg gedeeld met de leden van haar coördinatiegroep en de werkgroep OV-chipkaart.

Op 9 februari 2010 heeft overleg tussen de Provincie en de vervoerders plaatsgevonden over de technische haalbaarheid van de voorgenomen tariefproducten. Technisch zijn de huidige producten haalbaar, de werking dient nog wel te worden getest. Het testproces zou kunnen leiden tot het aanpassen van de tariefproducten. Mogelijke terugvalopties zijn besproken met de vervoerders.

Op 23 maart 2010 heeft het College van Gedeputeerde Staten de regionale tarieven per 1 juli 2010 in concept vastgesteld ten behoeve van de advisering door het ROB en bespreking van deze concepttarieven met Provinciale Staten (in casu de commissie Economie, Mobiliteit en Grotestedenbeleid).

Daarbij is een concepttariefstructuur vastgesteld voor de overbruggingsfase (i.e. de fase waarin de OV-chipkaart nog niet 100% werkt, dat wil zeggen, saldoreizen is wel mogelijk, maar er zijn nog geen OV-chipkaartproducten beschikbaar zoals de dalkorting en de leeftijdskorting voor 12 t/m 18 jaar) ten behoeve van introductie per 1 juli 2010. Het gaat daarbij om: OV-chipkaartreizen op saldo tegen de tarieven zoals vastgesteld op 8 december 2009, een (kartonnen) dalurendagkaart van € 3,- en (kartonnen) wagenverkoopkaartjes van € 2,50 per rit in het stadsvervoer en € 5,- per rit in het streekvervoer.

Tevens is op 23 maart 2010 een concepttariefstructuur vastgesteld voor de definitieve fase (i.e. de fase waarin de OV-chipkaart wel voor 100% werkt, dat wil zeggen saldoreizen is mogelijk en er zijn OV-chipkaartproducten beschikbaar) ten behoeve van de situatie aan het eind van 2010/begin 2011. Het gaat daarbij om OV-chipkaartreizen op saldo tegen de tarieven zoals vastgesteld op 8 december 2009, een leeftijdskorting van 34% ook voor de leeftijdsgroep 12 t/m 18 jaar, een dalkortingsproduct van 20% tegen een prijs van € 5,- per jaar en een aftop-abonnement van 75 Euro voor 4 t/m 18 jarigen en 65+ en een impulskaartje op de bus van 2,50 Euro en 5,00 Euro in de streek.

Het ROB heeft op 30 maart 2010 deze op 23 maart vastgestelde concepttariefvoorstellen ontvangen voor het Brabants stad- en steekvervoer en heeft daarover een advies opgesteld op 13 april 2010. Op 20 april 2010 heeft het College van Gedeputeerde Staten kennisgenomen van het advies van het ROB. Het advies ten behoeve van de tarieven voor het stad- en streekvervoer betreft zowel de overbruggingsfase als de periode na het uitzetten van het NVB (de definitieve fase):

Voor de overbruggingsfase heeft het ROB positief advies gegeven over het opstaptarief en het kilometertarief, de leeftijdskorting, de dalurendagkaart van 3 Euro. Het ROB heeft een negatief advies gegeven over de impulskaartjes vanwege het ontbreken van de mogelijkheid om over te stappen met deze kaartjes.

Voor de periode na het uitzetten van het NVB heeft het ROB een positief advies gegeven over het opstaptarief en het kilometertarief, de leeftijdskorting, de stapeling van de leeftijdskorting en de dalkorting en het aftopmaandabonnement. Het ROB heeft een negatief advies gegeven over de dalkorting van 20%. Het ROB adviseert een dalkorting van 40%. Daarnaast heeft het ROB een negatief advies gegeven over de impulskaartjes vanwege het ontbreken van de mogelijkheid om over te stappen met deze kaartjes.

Op 23 april 2010 hebben Provinciale Staten van Noord-Brabant een motie aangenomen. Provinciale Staten constateren in de motie dat per 1 juli 2010 de pilot Goedkoop Openbaar Vervoer afloopt en dat uit de pilot is gebleken dat lage tarieven slechts beperkt hebben bijgedragen aan de doelstelling om meer mensen voor het openbaar vervoer te laten kiezen. Provinciale Staten houdt in haar motie rekening met het advies van het ROB over de kosten van het impulskaartje, de abonnementen en de hoogte van de dalurenkorting. Daarom spreekt Provinciale Staten uit dat:

- i. opbrengstneutraliteit het uitgangspunt vormt
- ii. de reizigersproducten in de duale fase en na het uitzetten van het NVB zo veel mogelijk op elkaar moeten lijken.
- iii. de dalkortingspropositie beschikbaar moet zijn met een dalurendagkaart van 3 Euro en 40% dalkorting bij het kopen van een dalkortingskaart
- iv. één impulskaartje op de bus zonder onderscheid tussen stads- en streekvervoer moet zijn
- v. één aantrekkelijk maandabonnement voor iedereen
- vi. zoveel mogelijk gelijke tarieven in heel Noord-Brabant.

Op 18 mei 2010 zijn de tarieven door het College van Gedeputeerde Staten vastgesteld voor de overbruggingsfase (in te voeren per 1 juli 2010) waarbij de motie van 23 april 2010 van Provinciale Staten het advies van het ROB van 30 maart 2010 zijn betrokken. Het betreft hier een herbevestiging van de tarieven voor saldoreizen op OV-chipkaart, zoals vastgesteld op 8 december 2009 en een (kartonnen) dalurendagkaart van € 3,-.

Vanaf begin juni 2010 kunnen reizigers met de OV-chipkaart op saldo reizen binnen de concessies in Noord-Brabant.

De concepttarieven voor de definitieve fase (welke fase van start zal omstreeks eind 2010/begin 2011) zijn op 13 juli 2010 vastgesteld door het college van Gedeputeerde Staten. Bij de besluitvorming zijn ook hier weer het

advies van het ROB van 20 maart 2010 en de motie van Provinciale Staten van 23 april 2010 betrokken, alsmede de resultaten van het afstemmingsproces met het SRE.

Op 16 juli 2010 zijn de vervoerders op de hoogte gesteld van de vaststelling van deze concepttariefstructuur voor de definitieve fase. Het betreft hier: een wijziging van het op 8 december 2009 vastgesteld kilometertarief naar € 0,125 (vaste voet van € 0,78 leeftijdskorting van 34% voor 4 t/m 11-jarigen en 65-plus blijven gehandhaafd); toegevoegd worden een leeftijdskorting van 34% voor de groep 12 t/m 18 jarigen, een aftopmaandabonnement van € 75, -/maand voor de groep 12 t/m 18 jaar, een dalkorting van 40% met een vastrecht prijs van € 10, - per jaar en een impulskkaartje van € 3, - per rit zonder onderscheid tussen stads- en streekvervoer.

Provincie Noord-Brabant werkt samen met de provincies Limburg, Zeeland, Zuid-Holland en de Stadsregio's Haaglanden en Samenwerkingverband Regio Eindhoven voor de overgang naar de OV-chipkaart. Met provincie Limburg zijn specifiek de grensoverschrijdende concessies besproken.

Op 22 september 2010 zijn de definitieve tarieven voor de overbruggingsfase en de definitieve fase vertrouwelijk gepresenteerd aan en besproken met het ROB.

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

Bevindingen Commissie

Het eindoordeel van de Commissie luidt dat provincie Noord-Brabant 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 de Provincie reizigers die thans reizen met de strippenkaart, het regionale kaartje, het grijze kaartje en de abonnementen, bij de overgang naar de OV-chipkaart gemiddeld genomen een kostenstijging in de orde grootte van 1% ondervinden. Dit kostennadeel is opgebouwd uit de voor- en nadelen die de vier 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 7%.
2. Voor de deelgroep reizigers die nu gebruik maken van het goedkope regionale kaartje, resulteert de introductie van het nieuwe tarievenplan in een gemiddeld voordeel van circa 1%, aangenomen dat reizigers actief gebruik gaan maken van de dalkorting.
3. De deelgroep reizigers die thans reizen met het grijze kaartje ondervinden een nadeel van circa 3%.
4. De deelgroep reizigers die gebruik maken van de abonnementen wordt met een nadeel van circa 14% geconfronteerd. Daarbij wordt aangenomen dat deze reizigers actief gebruik gaan maken van de dalkorting.

De Commissie wijst binnen de eerste deelgroep (die een *voordeel* van circa 7% ondervindt) op een specifieke groep reizigers die met een *nadeel* worden geconfronteerd. Blauw en roze strippenkaartreizigers die reizen in de spits en overgaan naar de OV-chipkaart ondervinden met dit tariefsvoorstel een nadeel van circa 11%. Op een gemiddelde ritprijs van 1,61 Euro betekent dit een verhoging van 17 cent. Dit nadeel wordt omgezet in een voordeel van circa 4% door bij de terugreis gebruik te maken van de dalkorting.

Wanneer de abonnementen buiten beschouwing worden gelaten resulteert bij de overgang van de strippenkaart naar de OV-chipkaart gemiddeld genomen in een voordeel van circa 4% voor de reizigers.

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.

De oproep tot monitoring wordt extra benadrukt vanwege de eerder beschreven onzekerheden die samenhangen met het betrekken van abonnementen bij de berekeningen.

Toelichting

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

- De kostenneutrale overgang wordt vastgesteld op het niveau van de provincie Noord-Brabant en daarmee voor de concessies De Meijerij, Midden-Brabant, Oost-Brabant, West-Brabant en Breda-Oosterhout-Utrecht.
- De Provincie heeft kostenneutraliteit geanalyseerd op het niveau van de strippenkaart (blauwe en roze), regionale kaartjes, de grijze strippenkaart en de abonnementen.
- Daarbij is de Provincie 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, het overige deel blijft gebruik maken van het impulskaartje (vervanging van het grijze kaartje).
 - Reizigers die gebruik maken van de abonnementen stappen over naar de OV-chipkaart op saldo omdat de abonnementen worden afgeschaft. Een uitzondering geldt voor de scholieren van 12 t/m 18 jaar. Een deel van de scholieren stapt –naar verwachting- over naar OV-chipkaart met het nieuwe scholierenabonnement.
- 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.

De Provincie heeft de volgende methodologische uitgangspunten gehanteerd om kostenneutraliteit te berekenen:

- a) De Provincie heeft reisgegevens verzameld en geanalyseerd vanuit WROOV 2007 (4.970 waarnemingen voor de Provincie). 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, het grijze kaartje en de abonnementen 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) De Provincie 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 92%⁶ overstappen naar de OV-chipkaart en 8% 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 42% 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 zo blijven voor het impulskaartje na de uitzetten van het NVB.
 - c. De derde aanname is dat alle reizigers die geen scholier zijn overstappen naar de OV-chipkaart omdat de abonnementen komen te vervallen.
 - d. De vierde aanname is dat van de scholieren die gebruik maken van de abonnementen 56% zal overstappen naar de OV-chipkaart en 44% zal overstappen naar het nieuwe scholierenabonnementen. Dit is gebaseerd op:
 - i. Het gemak dat de OV-chipkaart biedt aan de reizigers.
 - ii. Het reisgedrag van scholieren. Voor scholieren die lange afstanden reizen is het nieuwe scholierenabonnement aantrekkelijker dan het reizen met de OV-chipkaart.
- d) De Provincie vervangt het huidige grijze kaartje met het impulskaartje. De kosten voor het impulskaartje bedraagt 3 Euro.
- e) Voor 2010 is het opstaptarief (vaste voet) vastgesteld op 0,78 Euro. Dit betreft een landelijke afspraak.
- 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 de Provincie	0,78 Euro	0,125 Euro

⁶ Dit percentage en navolgende percentages betreffen berekende percentage op basis van globale aannames voor meer gedetailleerde deelgroepen.

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 minder. Daarnaast constateert de Commissie dat de som van de meer- en minderkosten voor provincie Noord-Brabant zoals berekend door kennisinstituut NEA in lijn liggen met de berekeningen van de Provincie.

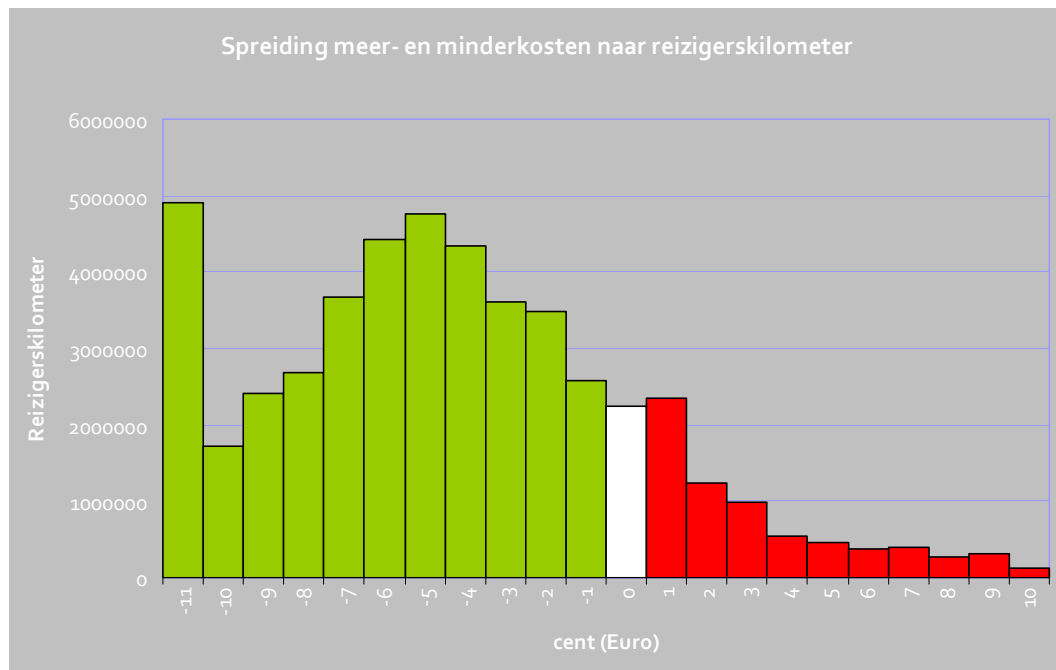
Toelichting

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 strippenkaart⁷. 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 blauw en roze strippenkaartreizigers heeft de Commissie berekeningen laten maken door kennisinstituut NEA. Voor alle reizigerskilometers met de blauw en roze strippenkaart in de Provincie (exclusief 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.

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 zijn in figuur 3 hieronder weergegeven.

Figuur 3: Meer- en minderkosten per kilometer voor reizigers in de provincie Noord-Brabant (van strip naar OV-chipkaart)



Bron: Kennisinstituut NEA

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

⁷ Dit wordt onderschreven door het rapport van de SP; de OV-chipkaart, een kostbare onvoldoende (januari 2010).

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. De optelling van voordelen voor de reizigers resulteert in 2,3 miljoen Euro (sommatie van groene vlakken aan de linkerkant); de optelling van nadelen tot 278.000 Euro (sommatie van rode vlakken aan de rechterkant). Daardoor resteert voor de reizigers een berekend voordeel van 2,04 miljoen Euro. Dit voordeel wordt gecompenseerd door de nadelen die de deelgroepen die reizen met het grijze kaartje en abonnementen ondervinden.

4. ***Kaartkosten binnen provincie Noord-Brabant***

Bevindingen Commissie

De Commissie constateert in het algemeen dat de kosten van de kaart in relatie tot een gemiddelde ritprijs zeer beperkt zijn. Binnen de provincie Noord-Brabant zijn de aanschafkosten voor de OV-chipkaart 7,50 Euro. Een gedetailleerd inzicht in de gemiddelde kaartkosten voor de OV-chipkaart voor de Provincie in relatie tot het vermoedelijke gebruik is echter niet te geven omdat reizigers ook op andere locaties de kaart kunnen aanschaffen.

Toelichting

Binnen de provincie Noord-Brabant zijn de aanschafkosten voor de OV-chipkaart 7,50 Euro.

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 1,45 Euro, zijnde de gemiddelde kosten per reis binnen de provincie Noord-Brabant.

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 de Provincie over het doorlopen besluitvormingproces bestudeerd en besproken met de Provincie.

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 de Provincie ten aanzien van de kostenneutrale overgang geïnventariseerd;
- De uitgangspunten en aannamen voor de berekeningen in kaart gebracht;
- Inzicht gekregen in de berekeningsschema's van de Provincie en de daarmee te genereren resultaten;
- De resultaten van de berekeningen van kostenneutraliteit geanalyseerd en beoordeeld.
- Een - door het secretariaat van de Commissie - expertsessie georganiseerd over de toetsing van abonnementen. Deze is gehouden op. Aan de expertsessie namen deel de projectleider Flevoland, Overijssel en Twente, Stadsregio Arnhem Nijmegen, provincie Noord-Brabant en SRE, het onderzoeksbureau Hypercube en het kennisinstituut NEA.
- Afstemming gehad met het externe onderzoeksbureau dat voor de Provincie 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 van de kostenspreiding laten maken door het kennisinstituut NEA waarbij de WROOV-informatie 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 de Provincie.