

Provincie Fryslân
t.a.v. mevrouw W.M.A.A Haans
Postbus 20120
8900 HM Leeuwarden

Rotterdam, 22 oktober 2010

Geachte mevrouw Haans,

Bijgaand treft u de resultaten van het onderzoek van de Commissie Kist naar de kosten neutrale overgang van strippenkaart naar OV-chipkaart.


De belangrijkste bevinding is dat "de provincie Fryslân voldoet aan de voorwaarde van een (per saldo) kostenneutrale overgang van strippenkaart naar de OV-chipkaart voor de reizigers. De Commissie constateert dat binnen de provincie Fryslân de totale groep reizigers die reist met de strippenkaart, het regionale kaartje en het grijze kaartje, bij de overgang naar de OV-chipkaart gemiddeld genomen met een kostenstijging van 2% wordt geconfronteerd. De Commissie hanteert bij het interpreteren van dit resultaat 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. De onzekerheidsmarge van 3% is ook hier van toepassing".

Naar de mening van de Commissie wordt met dit toetsresultaat voldaan aan een van de criteria voor het uitzetten van het NVB. Desgewenst is de Commissie bereid de resultaten toe te lichten.

De Commissie spreekt graag zijn waardering uit voor de plezierige en constructieve wijze van samenwerking met provincie Fryslân.

Met vriendelijke groet,

Namens de ~~Commissie~~ Commissie Kist,

 Drs. Ing. Peter M. Blok
(secretaris)

Resultaten onderzoek kostenneutraliteit provincie Fryslân

Samenvatting

De Commissie heeft op verzoek van de Provincie de toets op een kostenneutrale overgang van reizen per strippenkaart naar reizen per OV-chipkaart uitgevoerd aan de hand van de vier algemene 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.

De bevindingen van de Commissie zijn:

Ad 1)

De Commissie constateert dat de provincie Fryslân het Regionaal Overlegorgaan Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Rocov) Fryslân nauw betrokken heeft bij het bepalen van het kilometertarief. Het Rocov heeft gelegenheid gehad om met de gebruikte methodes te rekenen en het advies van het Rocov is gehonoreerd. Het Rocov is positief over het aan hen voorgelegde tarievenvoorstel en de manier waarop deze tot stand is gekomen.

Ad 2)

De Commissie constateert dat binnen de provincie Fryslân de totale groep reizigers die reist met de strippenkaart, het regionale kaartje en het grijze kaartje, bij de overgang naar de OV-chipkaart gemiddeld genomen met een kostenstijging van 2% wordt geconfronteerd. De Commissie hanteert bij het interpreteren van dit resultaat 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. De onzekerheidsmarge van 3% is ook hier van toepassing.

Daarbij onderstreept de Commissie dat de genoemde kostenstijging afhankelijk is van de mate waarin de strippenkaartreizigers die nu nog reizen met de regionale kaart of de grijze kaart - relatief duur ten opzichte van de blauw strippenkaart - in de concessies Noord- en Zuidwest Fryslân, Zuidoost Fryslân en Leeuwarden overgaan op het reizen op saldo met de OV-chipkaart. Mocht een deel van de reizigers toch gebruik blijven maken van duurdere wagenverkoop dan ondervindt de totale groep reizigers een groter nadeel.

Gelet op de impact van de verschuivingen op het gemiddelde resultaat adviseert de Commissie met klem de overgangen te stimuleren door middel van het benadrukken van het belang van kostenbewust reizen en het helder maken van de mogelijkheden daartoe. Daarnaast acht de Commissie een goede monitoring van het reisgedrag hoogst noodzakelijk. Wanneer uit de monitoring blijkt dat er sterke afwijkingen zijn van de aannames, zullen aanvullende (kosten) compenserende maatregelen in overweging moeten worden genomen.

Ad 3)

De Commissie signaleert dat een deel van de reizigers nadeel ondervindt van de overgang van strippenkaart naar OV-chipkaart. Daar tegenover staat een groep die voordeel geniet. Het overgrote deel van de verschillen beperkt zich tot - omgerekend - 3 cent verschil per kilometer of minder. De Commissie baseert deze conclusie op de berekeningen door het kennisinstituut NEA van meer- en minderkosten voor de provincie Fryslân.

Ad 4)

De inspanningen van de provincie Fryslân om de reiziger te laten overstappen van de strippenkaart naar OV-chipkaart lijken een groot deel van de reizigers te hebben bereikt. Dit is ook een van de redenen waarom de Provincie verwacht dat de voormalige wagenverkoop reizigers massaal zullen overgaan op het reizen op saldo met de OV-chipkaart (zie ook de toelichting bij onderzoeksvraag 2). De Commissie constateert in het algemeen dat de kosten van de kaart in relatie tot een gemiddelde ritprijs zeer beperkt is. Een gedetailleerd inzicht in de gemiddelde kaartkosten voor de OV-chipkaart voor provincie Fryslân in relatie tot het vermoedelijke gebruik is echter niet te geven.

I. Inleiding

I.1. Aanleiding voor het onderzoek

In januari 2010 heeft de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat 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.1.1. Context van de opdracht en toepassing Fryslân

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 Verkeer en Waterstaat 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.

De Commissie onderzoekt of de overgang van strip naar chip voor de reizigers kostenneutraal plaatsvindt op basis van gegevens van de Decentrale Overheid en representatieve reisgegevens van het kennisinstituut NEA. Dit voor de concessies waarvoor het uitzetten van het NVB zal worden aangevraagd bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

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 Decentrale Overheid (DO).

Toepassing Fryslân

Bij provincie Fryslân kijkt de Commissie naar de groep reizigers die overgaat van het gebruik van de blauw en roze strippenkaart (kaartgroepen 1 en 15, ook wel voorverkoop genoemd) naar het gebruik van OV-chipkaart en naar de groep reizigers die gebruik maakt van het regionale kaartje (kaartgroep 9) of het grijze kaartje (kaartgroep 6). Kaartgroepen 6 en 9 worden samen ook wel wagenverkoop genoemd. De omzet op de kaartgroepen 6 en 9 is van substantiële omvang. Reden voor de Commissie om ook het regionale en het grijze kaartje in de analyse te betrekken.

Door zowel de strippenkaart (33% van de omzet), als het regionale kaartje en het grijze kaartje (samen 39% van de omzet) in de analyse mee te nemen wordt circa 72% van de totale omzet van het regionale OV binnen de Provincie geanalyseerd. Abonnementen (28%) 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.

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.

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

In de volgende figuur 1 is dit weergegeven: niveau 1 betreft de analyse voor het totaal (exclusief abonnementen), niveau 2 betreft de analyse voor reizigers die gebruik maken van de strippenkaart (blauw en roze).

Figuur 1: Groepen reizigers beschouwd in analyse kostenneutraliteit voor de provincie Fryslân



Bron: Commissie Kist

De basis van de analyse van de Commissie is informatie aangereikt door de provincie Fryslân; het betreft beleidsuitgangspunten, reisgegevens, rekenschema's en correspondentie met onder meer de reizigersorganisatie. In aanvulling hierop heeft de Commissie het kennisinstituut NEA opdracht gegeven inzicht te verschaffen in de kostenspreiding (meer- en minderkosten voor de reizigers); dit op basis van reisgegevens van 2008 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 Fryslân is zowel gebruik gemaakt van de ondersteunende als 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 decentrale overheden 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.

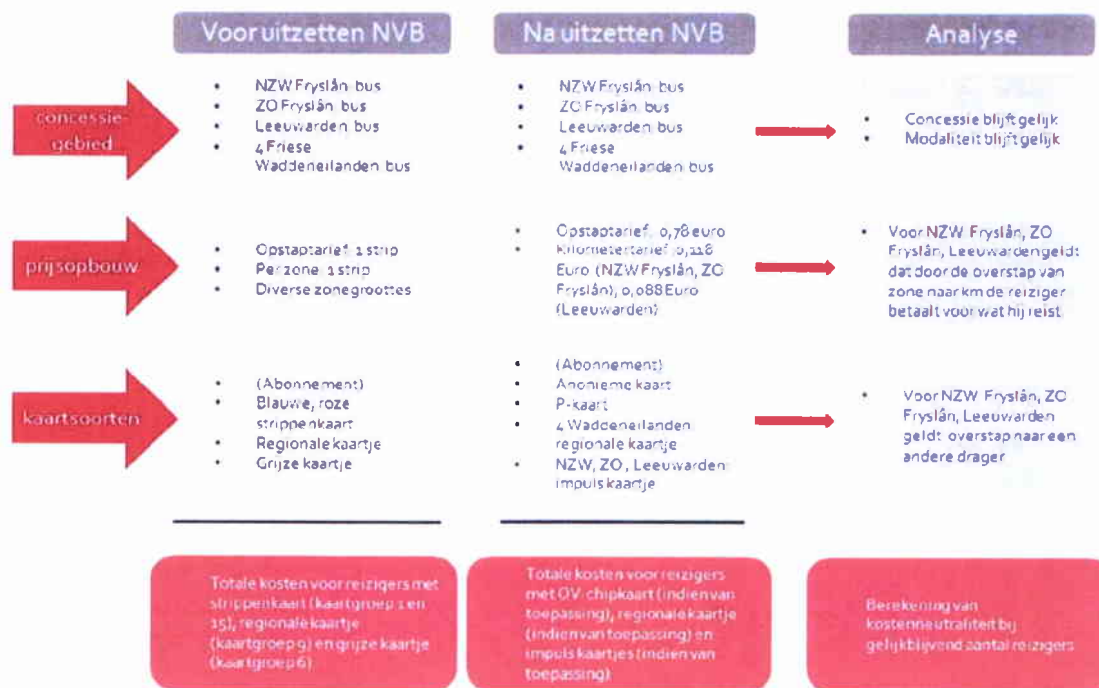
De voorwaarden waaronder opbrengstneutraliteit moet worden aangetoond, zijn niet nader bepaald. Het is aan elke DO afzonderlijk om dit via de eigen gehanteerde berekeningssystematiek aan te tonen op het moment dat de DO bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een verzoek indient om het NVB af te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

Wel stelt het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ten aanzien van abonnementen in de notitie '(rand)voorwaarden Tarieven bij het implementatieproces OV-chipkaart (17 mei 2010)' het volgende:

Indien de NVB-abonnementen geldig blijven en in de regio's verkrijgbaar blijven totdat het NVB in het hele land is uitgezet, is de overgang van de abonnementen naar de regionale (al dan niet verchipte) abonnementen opbrengstneutraal. Deze regionale vervoerbewijzen zullen dezelfde voorwaarden en tarieven (incl. toekomstige landelijke tariefstijgingen) als de voormalige NVB-vervoerbewijzen moeten hebben.

Figuur 2 schetst de situatie voor en na het uitzetten van het NVB voor provincie Fryslân 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 in de provincie Fryslân



Bron: Commissie Kist

Situatie beschrijving provincie Fryslân

- **Concessiegebied**
De regio doet een aanvraag voor het uitzetten van het NVB voor 7 concessies. Dit betreft Noord- en Zuidwest Fryslân, Zuidoost Fryslân, Leeuwarden en de vier Friese Waddeneilanden: Vlieland, Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog. De provincie Fryslân doet voor alle zeven concessie gezamenlijk een aanvraag voor het uitzetten van het NVB.
- **Prijsopbouw OV-chipkaart**
Het zonesysteem van de strippenkaart komt voor alle zeven concessie te vervallen². De provincie Fryslân hanteert voor drie concessies, te weten Noord- en Zuidwest Fryslân, Zuidoost Fryslân en Leeuwarden eenzelfde tariefsysteem in het nieuwe OV-chipkaartsysteem in 2010. In de concessie Leeuwarden wordt een ander kilometertarief gehanteerd dan in de concessies Noord- en Zuidwest Fryslân en Zuidoost Fryslân. Voor de Waddeneilanden geldt geen OV-chipkaart 'op saldo'; het regionale kaartje blijft daar beschikbaar als alternatief voor de blauwe en roze strippenkaart.
 - **Noord- en Zuidwest Fryslân, Zuidoost Fryslân**
Binnen de concessies Noord- en Zuidwest Fryslân en Zuidoost Fryslân betaalt de reiziger met de OV-chipkaart per rit een opstaptarief van 0,78 Euro (0,75 Euro in 2009 geïndexeerd naar 2010) en een kilometerprijs van 0,118 Euro (2010). Alle kilometers binnen deze concessies zijn

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 kopen bij het instappen (wagenverkoop) of een regionale kaartje.

door het hanteren van een uniform kilometertarief even duur geworden. Dit kilometertarief in de concessies Noord- en Zuidwest en Zuidoost Fryslân zal in 2011 niet geïndexeerd worden

- *Leeuwarden*
Binnen de concessie Leeuwarden betaalt de reiziger met de OV-chipkaart per rit een opstaptarief van 0,78 Euro (0,75 Euro in 2009 geïndexeerd naar 2010) en een kilometerprijs van 0,088 Euro (2010). Alle kilometers binnen deze concessie zijn door het hanteren van een uniform kilometertarief even duur geworden.
- *Vlieland, Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog*
In de concessies Vlieland, Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog wordt geen OV-chipkaart 'op saldo' geïntroduceerd. Het regionale kaartje blijft intact en zal aanvullend op de andere verkoopkanalen verkocht worden in de vorm van e-ticketing (per Internet). De tariefstelling voor het regionale kaartje blijft hetzelfde als voor het uitzetten van het NVB. NB: door het wegvallen van de strippenkaart wordt het goedkoper noch duurder.
- *Kaartsoorten*
De overgang naar de OV-chipkaart resulteert in een verandering van kaartsoorten.
 - De strippenkaart (kaartgroep 1 en 15) wordt vervangen door de OV-chipkaart (anoniem en persoonsgebonden) in de concessies Noord- en Zuidwest Fryslân, Zuidoost Fryslân en Leeuwarden. De strippenkaart komt te vervallen op de vier Friese Waddeneilanden.
 - Het regionale kaartje (kaartgroep 9) komt te vervallen in de concessies Noord- en Zuidwest Fryslân, Zuidoost Fryslân en Leeuwarden en blijft beschikbaar tegen ongewijzigd tarief op de vier Friese Waddeneilanden.
 - Het grijze kaartje (kaartgroep 6) blijft geldig in de concessies Noord- en Zuidwest Fryslân, Zuidoost Fryslân en Leeuwarden. Het kaartje blijft beschikbaar tegen een tarievenstelsel van 2, 4 en 6 Euro (door de Commissie het impuls kaartje genoemd). De concessies Vlieland, Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog maken geen gebruik van het grijze kaartje. Ook in de toekomst zal het impulskaartje in deze concessies niet worden aangeboden.
 - Abonnementen blijven vooralsnog in alle concessies tegen dezelfde condities beschikbaar.

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 2008, het jaar waarin nog geen gebruik werd gemaakt van de OV-chipkaart. 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 de Provincie de WROOV-informatie van de 7 relevante concessies tezamen (te weten: Noord- en Zuidwest Fryslân, Zuidoost Fryslân, Leeuwarden, Vlieland, Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog).
- de Commissie neemt zowel het regionale kaartje (37% van de totale opbrengsten) en het grijze kaartje (2% van de totale opbrengsten) mee in haar berekeningen.
- informatie over het gebruik van het regionale kaartje en het grijze kaartje is door de Provincie aan de Commissie verstrekt.
- abonnementen blijven – zoals gezegd - buiten beschouwing omdat het oude zonesysteem voor de betaling door abonneerders als grondslag van toepassing blijft.

³ WROOV staat voor Werkgroep Reizigers Omvang en Omvang Verkoop. 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.

- bijzondere kaartsoorten die buiten het NVB vallen 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.

III. Beantwoording van de aan de Commissie gestelde vragen voor de provincie Fryslân

1. Wijze van vaststellen van de OV-chipkaarttarieven

Bevindingen Commissie

De Commissie constateert dat de provincie Fryslân het Regionaal Overlegorgaan Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Rocov) Fryslân nauw betrokken heeft bij het bepalen van het kilometertarief. Het Rocov heeft gelegenheid gehad om met de gebruikte methodes te rekenen en het advies van het Rocov is gehonoreerd. Het Rocov is positief over het aan hen voorgelegde tarievenvoorstel en de manier waarop deze tot stand is gekomen.

Toelichting

In de Wet Personenvervoer 2000 is vastgelegd dat de OV-autoriteiten (provinciale en regionale overheid) de concessieverleners zijn voor het openbaar vervoer. In het geval van Fryslân, is het College van Gedeputeerde Staten van Fryslân de concessieverlener voor het openbaar vervoer in de gehele provincie. Het College bestaat uit de Commissaris van de Koningin en zes gedeputeerden.

Het busvervoer in provincie Fryslân wordt momenteel uitgevoerd door drie bedrijven te weten: Connexxion, Qbuzz en Arriva. Het uitzetten van het NVB voor alle 7 concessies wordt door de provincie Fryslân tegelijkertijd aangevraagd.

	Vervoerder	Einddatum
Noord- Zuidwest Fryslân en Leeuwarden	Connexxion	31 december 2012
Zuidoost Fryslân	Qbuzz	12 december 2016
Vlieland, Terschelling en Ameland	Arriva	31 december 2015
Schiermonnikoog	Arriva	31 december 2012

Rocov Fryslân is opgericht om de belangen van de gebruikers van het Openbaar Vervoer te behartigen. Dat gebeurt onder meer door het gevraagd en ongevraagd adviseren van de provincie Fryslân en de vervoerders. Ten behoeve van de advisering is er een convenant gesloten op 4 november 2003 tussen de Provincie, de vervoerders en het Rocov Fryslân. Het Rocov bestaat uit 5 consumentenorganisaties: Rover, Samenwerkende Ouderenbonden FSO, Gezamenlijke vrouwenorganisaties 4VO's, Algemene Nederlandse Gehandicapten Organisatie (ANGO), Doarpswurk⁴.

Op 22 april 2010 doet de Provincie het Rocov Fryslân een adviesaanvraag voor de in te voeren kilometertarieven. De Provincie komt voor Noord- en Zuidwest Fryslân en Zuidoost Fryslân met een kilometertarief van 0,125 Euro en voor Leeuwarden met een kilometertarief van 0,088 Euro.

De Provincie heeft voor Leeuwarden een lager kilometertarief voorgesteld dan uit eerdere berekeningen naar voren kwam. Deze verlaging is voorgesteld omdat zowel bij het Rocov als bij de gemeente Leeuwarden klachten vanuit de wijk Bilgaard zijn binnengekomen dat het tussentijds vastgestelde tarief van 0,10 Euro per kilometer te hoog is.

⁴ Doarpswurk is een onafhankelijke organisatie die zich richt op het in stand houden en stimuleren van de sociale samenhang en de leefbaarheid van het Friese platteland.

Op 17 mei reageert het Rocov schriftelijk op de adviesaanvraag van de Provincie. Het Rocov onderschrijft het voorstel om één kilometertarief in te stellen voor Noord- en Zuidwest Fryslân en Zuidoost Fryslân. Het Rocov is het echter niet eens met het voorstel om te kiezen voor 0,125 Euro per kilometer en adviseert de Provincie één kilometertarief te hanteren van 0,120 Euro. Het Rocov gaat akkoord met het kilometertarief van 0,088 Euro voor het stadsvervoer in Leeuwarden.

De keuze van de Provincie voor een kilometertarief van 0,125 Euro is gebaseerd op vijf rekenmethoden: methode Papier, methode Qbuzz, methode Connexxion, methode Zight, methode Bilgaard. Deze methodes worden in het antwoord op vraag 2 (*Oordeel over kostenneutraliteit en wijze van berekening van de tarieven*) toegelicht. Bij twee van deze methoden (Qbuzz en Connexxion) wordt rekening gehouden met vraaguitval. Hierop reageert het Rocov negatief, met het argument dat de reiziger niet om de OV-chipkaart heeft gevraagd en dat de exploitatieverliezen door vraaguitval niet aan de reiziger mogen worden doorberekend. In haar argumentatie verwijst het Rocov naar de minister van Verkeer en Waterstaat, die op 20 april 2010 op Kamervragen over tariefberekening heeft geantwoord dat: " Bij de opbrengstneutrale invoering van de OV-chipkaart wordt uitgegaan van gelijkblijvende reizigersvolumes. Bij het berekenen van opbrengstneutrale tarieven mag dus geen rekening worden gehouden met een eventuele daling van het aantal reizigers".

Het Rocov oordeelt dat van de overige twee rekenmethoden uit de adviesaanvraag de methode 'Zight' het meest volledig is. Het Rocov heeft zelf ook gerekend en heeft tevens gekeken naar de bandbreedte van de kostenstijging voor een aantal reisrelaties, zowel procentueel als absoluut. Zij concludeert dat er met een kilometertarief van 0,125 Euro op bepaalde trajecten tariefstijgingen zullen optreden van 30%. Dit acht het Rocov ontoelaatbaar hoog. Het Rocov concludeert op basis van haar eigen berekeningen dat een tarief van 0,120 Euro per kilometer voor Zuidoost Fryslân kostenneutraal is.

Voor Noord- en Zuidwest Fryslân zijn de methodes Papier en Connexxion toegepast, omdat voor deze concessie de data die benodigd is voor methode 'Zight' niet beschikbaar waren. De Provincie komt hoger uit dan 0,120 Euro. Hierbij is rekening gehouden met vraaguitval. Om te komen tot een eenduidig tarief voor Noord- en Zuidwest Fryslân en Zuidoost Fryslân, heeft de Provincie gekozen voor een kilometertarief van 0,125 Euro om te garanderen dat het op het niveau van beide concessies kostenneutraal is.

In een overleg op 7 mei 2010 heeft het Rocov opnieuw gekeken naar de berekeningen. Het Rocov heeft een tabel ontvangen met een aantal belangrijke reisrelaties in Noord- en Zuidwest Fryslân. Op basis van deze cijfers concludeert het Rocov dat een kilometertarief van 0,119 Euro voor Noord- en Zuidwest Fryslân kostenneutraal is. Bij het hanteren van dit tarief is er één reisrelatie waarbij een stijging van meer dan 40% optreedt. De overige fluctuaties blijven redelijk binnen een bandbreedte hetgeen voor het Rocov toelaatbaar is.

Op basis van deze uitkomsten, zijnde een kilometertarief van 0,119 Euro voor Noord- en Zuidwest Fryslân en 0,120 Euro voor Zuidoost Fryslân adviseert het Rocov de Provincie een eenduidig tarief voor heel Noord- en Zuidwest Fryslân en Zuidoost Fryslân te hanteren van 0,120 Euro per kilometer. Vanuit het oogpunt van kostenneutraliteit voor de reiziger kiest de Provincie ervoor dit advies van het Rocov over te nemen. Om tevens opbrengstneutraliteit voor de vervoerder te garanderen compenseert de Provincie de vervoerder in het geval van opbrengstenderving.

In een overleg op 11 juni 2010 heeft de Provincie alsnog de optie bij het Rocov voorgelegd om te kiezen voor een kilometertarief van 0,125 Euro, met daarbij de mogelijkheid voor reizigers om een dalpropositie met een kortingspercentage van 20% af te sluiten. Deze dalpropositie zou de reiziger 7,50 Euro gaan kosten.

Het Rocov heeft dit voorstel in overweging genomen, maar op 18 juni 2010 in een brief vermeld vast te willen houden aan het eerder uitgebrachte advies. Voor het Rocov weegt het principiële uitgangspunt zwaarder dat de OV-chipkaart geen aanleiding mag zijn om de tarieven te verhogen om daarmee bedrijfseconomische risico's af te dekken. Bovendien verwacht het Rocov dat de 20% dalkortingspropositie toch ingevoerd zal gaan worden.

Op 12 juni 2010 reageert het Rocov op de adviesaanvraag over de tarieven voor het grijze kaartje na afschaffing van het NVB. Het Rocov gaat akkoord met het voorstel om de 2 en 3 strippenkaarten te vervangen door één ritkaart, met een tarief van 2 Euro voor stad. Voor de ritten met 5 zones of meer, gaat het Rocov akkoord met een ritkaart van 6 Euro. Voor de ritten van 2 tot 4 zones stelt de vervoerder een ritkaart met een tarief van 4 Euro voor. De redenatie is dat een zone voor een grijs kaartje 0,80 Euro kost. Ritjes van 2 tot 4 zones kosten met opstapzone meegerekend 2,40 Euro en 4,00 Euro. Het Rocov adviseert een tarief van 3 Euro voor de ritkaart voor 2 tot 4 zones te hanteren.

Ten slotte is het Rocov verheugd dat het voor de student mogelijk wordt gemaakt met een abonnement op OV-chipkaart te reizen op de 4 Friese Waddeneilanden. Chauffeurs krijgen een scan apparaat waarmee zij een eventueel reisproduct dat op een OV-chipkaart staat zoals een geldig abonnement op een studenten OV-chipkaart kunnen aflezen. Het blijft daarmee voor abonneementhouders mogelijk om ook op de Wadden gebruik te maken van hun reisrecht. Het Rocov betreurt de keuze van de Provincie om het reizen met OV-chip 'op saldo' niet mogelijk te maken op deze Waddeneilanden.

Al met al is het Rocov positief over het aan hen voorgestelde tarievenvoorstel en de manier waarop deze tot stand is gekomen. Belangrijkste aandachtspunten voor het Rocov die nog resteren zijn de communicatie naar de reiziger toe en de distributie. Het Rocov plaatst de opmerking dat de implementatie van de distributieapparatuur en van de servicepunten in Fryslân niet volgens planning is verlopen. De reiziger heeft naar Rocov's oordeel nog onvoldoende kunnen wennen aan de nieuwe situatie. Ook is het aantal full service distributiepunten erg laag. Een slecht opgezet distributienetwerk kan leiden tot vraagtuitval in de overgangsfase van strip naar chip. Het Rocov adviseert voldoende full service punten neer te zetten op logische locaties zoals bus- en treinstations.

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

Bevindingen Commissie

De Commissie constateert dat binnen de provincie Fryslân de totale groep reizigers die reist met de strippenkaart, het regionale kaartje en het grijze kaartje, bij de overgang naar de OV-chipkaart gemiddeld genomen met een kostenstijging van 2% wordt geconfronteerd. De Commissie hanteert bij het interpreteren van dit resultaat 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. De onzekerheidsmarge van 3% is ook hier van toepassing. Daarbij onderstreept de Commissie dat de genoemde kostenstijging afhankelijk is van de mate waarin de strippenkaartreizigers die nu nog reizen met de regionale kaart of de grijze kaart - relatief duur ten opzichte van de blauw strippenkaart - in de concessies Noord- en Zuidwest Fryslân, Zuidoost Fryslân en Leeuwarden overgaan op het reizen op saldo met de OV-chipkaart. Mocht een deel van de reizigers toch gebruik blijven maken van duurdere wagenverkoop dan ondervindt de totale groep reizigers een groter nadeel.

Gelet op de impact van de verschuivingen op het gemiddelde resultaat adviseert de Commissie met klem de overgangen te stimuleren door middel van het benadrukken van het belang van kostenbewust reizen en het helder maken van de mogelijkheden daartoe. Daarnaast acht de Commissie een goede monitoring van het reisgedrag hoogst noodzakelijk. Wanneer uit de monitoring blijkt dat er sterke afwijkingen zijn van de aannames, zullen aanvullende (kosten) compenserende maatregelen in overweging moeten worden genomen.

Toelichting

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

- de kostenneutrale overgang wordt vastgesteld op het niveau van de drie concessies waar de OV-chipkaart 'op saldo' wordt ingevoerd, te weten Noord- en Zuidwest Fryslân, Zuidoost Fryslân en Leeuwarden. Omdat OV-chip 'op saldo' niet zal gelden in de vier Friese Waddeneilanden, zijn deze concessies niet meegenomen in de berekeningen om te komen tot een kostenneutraal kilometertarief.

- de provincie Fryslân heeft kostenneutraliteit voor de concessies Noord- en Zuidwest Fryslân en Leeuwarden geanalyseerd op het niveau van de strippenkaart (blauwe en roze) en regionale kaartjes. Voor de concessie Zuidoost Fryslân heeft de Provincie enkel en alleen de strippenkaart (blauw) meegenomen in de analyse. Het gebruik van verschillende methodes per concessie is een resultante van de verschillende methodes aangedragen door de verschillende vervoerders.
- Na het uitzetten van het NVB schaft de provincie Fryslân alle regionale kaartjes in de drie concessies Noord- en Zuidwest Fryslân, Zuidoost Fryslân en Leeuwarden af. Voor de concessies Noord- en Zuidwest Fryslân en Leeuwarden wordt met het oog hierop uitgegaan van de veronderstelling dat alle reizigers die nu gebruik maken van het regionale kaartje, naar verwachting overstappen naar de goedkopere OV-chipkaart (zie hierna).

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

- a) De kostenneutraliteit is voor de verschillende concessies is berekend aan de hand van verschillende methodes. Dit is een resultante van de verschillende modellen gehanteerd door de vervoerders.

	Vervoerder
Noord- Zuidwest Fryslân	Methode Papier
	Methode Connexion
Zuidoost Fryslân	Methode Papier
	Methode Qbuzz
	Methode Zight
Leeuwarden	Methode Papier
	Methode Connexion
	Methode Bilgaard

- Methode Papier baseert zich op kerncijfers uit de WROOV-tellingen van NEA. Om tot schatting van het kilometertarief te komen, zijn allereerst de te verwachten opbrengsten in 2010 opgedeeld in opbrengsten uit opstaptarief en opbrengsten uit kilometertarief. Vervolgens zijn de opbrengsten uit het kilometertarief gedeeld door het aantal in 2010 te verwachten reizigerskilometers. Hierdoor ontstaat het kilometertarief. Deze methode houdt geen rekening met vraaguitval.
- Methode Connexion baseert zich ook op kerncijfers uit de WROOV-tellingen van NEA. Deze methode houdt rekening met een prijselasticiteit van -0,5 en een derving op de wagenverkoop van 4%. Tevens houdt de methode Connexion rekening met overgangen vanuit het regionale kaartje naar OV-chipkaart 'op saldo'.
- Methode Qbuzz houdt rekening met vraaguitval. Deze uitval is voor de concessie Zuidoost Friesland echter marginaal: (i) effect vraaguitval op aantal reizen: -2,1%;(ii) effect vraaguitval op reizigerskilometers: -1,6%. Na bijstelling van het aantal reizen en het aantal reizigerskilometers ontstaat het kilometertarief.
- Methode Zight baseert zich op 75.000 geregistreerde OV-chipkaart reizen. Omdat bekend is waar elke geregistreerde reis aanving en eindigde, kan met methode Zight worden berekend wat de herkomst- en bestemmingszones waren en dus ook wat de reisprijs zou zijn geweest wanneer deze reizigers met blauwe strippenkaart zouden hebben gereisd. Deze methode houdt geen rekening met vraaguitval.
- Methode Bilgaard is gebaseerd op het streven om de inwoners van Leeuwarden binnen de ringweg gemiddeld genomen neutraal te laten reizen. Om tot een gemiddelde neutraliteit binnen de ring te komen, heeft de Provincie de precieze neutraliteit langs 75% van deze maximale reis: op 2,625 km berekend. Om een reis van gemiddeld 2,625 kilometer kostenneutraal te krijgen, geldt een kilometertarief van 0,088 Euro. De Provincie komt de vervoerder tegemoet en compenseert eventuele opbrengstenderving. Deze methode houdt geen rekening met vraaguitval.

- b) De provincie Fryslân heeft voor de concessies Noord- en Zuidwest Fryslân en Leeuwarden rekening gehouden met overgangen van reizigers van het regionale tarief naar de OV-chipkaart.
- c) De eerste aanname is dat 100% van de reizigers die gebruik maken van het regionale kaartje zal overstappen naar de OV-chipkaart. Deze aanname is gebaseerd op:
- De Provincie alle regionale kaartjes in de drie concessies Noord- en Zuidwest Fryslân, Zuidoost Fryslân en Leeuwarden zal afschaffen.
 - Het gemak van de OV-chipkaart de reiziger zal overhalen om gebruik te gaan maken van de OV-chipkaart 'op saldo'. De provincie verwacht niet dat reizigers overstappen op het gebruik van het relatief duurdere (dan de huidige regionale kaart) impuls kaartje
- d) De tweede aanname is dat 50% van de reizigers die thans gebruik maken van het grijze kaartje zal overstappen naar de OV-chipkaart. Dit is gebaseerd op:
- De kosten van het nieuwe impulskaartje (Noord- en Zuidwest Fryslân en Leeuwarden: 2 Euro binnen stad/gemeente, 4 Euro voor 2 tot 4 zones en 6 Euro voor 5 zones en meer en Zuidoost Fryslân: 2 Euro voor 1 of 2 zones, 4 Euro voor 3 tot 5 zones, en 6 Euro vanaf 6 zones) zijn aanzienlijk hoger dan het tarief met de OV-chipkaart 'op saldo'.
 - 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 als studentenkaart.
 - Het grijze kaartje wordt verkocht aan incidentele reizigers. Dit zal ook na de introductie van de OV-chipkaart voor een gedeelte zo blijven.
- e) De provincie Fryslân voert voor het regionale en impuls kaartje in het eerste jaar na de overgang van de strippenkaart geen tariefaanpassingen door buiten indexatie.

	Regionale kaartje	Impuls kaartje
NZW, ZO en Leeuwarden	n.v.t.	Geen tariefsaanpassingen in het 1 ^e jaar na de overgang van strippenkaart (buiten indexatie)
4 Friese Waddeneilanden	Geen tariefsaanpassingen in het 1 ^e jaar na de overgang van strippenkaart (buiten indexatie)	n.v.t.

- f) Voor 2010 is het opstaptarief (vaste voet) vastgesteld op 0,78 Euro. Dit betreft een landelijke afspraak. De indexering van de vaste voet (van 2008 naar 2010) is gebaseerd op de landelijk vastgestelde indexering van de strippenkaarten. De indexering van het kilometertarief (van 2008 naar 2010) is eveneens gebaseerd op de landelijk vastgestelde indexering van de strippenkaarten. De Provincie past in 2011 geen indexering toe.
- g) De gehanteerde kilometertarieven in 2010 zijn in de volgende tabel gegeven. In de concessies Vlieland, Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog zal geen kilometertarief gelden, omdat daar geen OV-chipkaart 'op saldo' wordt geïntroduceerd.

	Vaste voet	Kilometertarief
Noord- en Zuidwest Fryslân	0,78 Euro	0,118 Euro
Zuidoost Fryslân	0,78 Euro	0,118 Euro
Leeuwarden	0,78 Euro	0,088 Euro

Observaties en kanttekeningen

De analyse van de effecten voor de totale relevante groep reizigers (dus exclusief abonnementen) resulteert in een nadeel van 2% voor de gemiddelde reiziger mits reizigers daadwerkelijk overstappen naar het gebruik van reizen met de OV-chipkaart 'op saldo' (resultaat analyse niveau 1). De berekeningen resulteren voor de deelgroep strippenkaart reizigers per saldo in een nadeel van 4% (resultaat analyse niveau 2).

De Commissie plaatst de volgende kanttekening:

De berekende kostenneutraliteit is mede gebaseerd op aannamen over het aantal reizigers dat zal overstappen van het relatief dure regionale en grijze kaartje naar reizen op saldo met de OV-chipkaart. Gelet op de kostenverschillen en het gemak van reizen per OV-chipkaart mag men inderdaad overgangen verwachten. Juist die overgangen zijn mede bepalend voor het eind resultaat, zo blijkt uit het volgende.

De Provincie veronderstelt dat reizigers die reizen met het regionale kaartje voor de volle 100% overgaan naar reizen op saldo, en daarmee aanzienlijke kosten besparen. De Commissie acht het ook mogelijk dat slechts een deel naar reizen op saldo overgaat en een ander deel op reizen met het nieuwe impuls kaartje. In het geval dat 75% overgaat op de OV-chipkaart 'op saldo' en 25 % overgaat op het impuls kaartje, ondervindt de reiziger gemiddeld genomen een nadeel van 9%.

De praktijk zal moeten uitwijzen of de aannames zich daadwerkelijk voor gaan doen. Gelet op de impact van de verschuivingen op het gemiddelde resultaat komt de Commissie tot de volgende aanbevelingen om de overgangen te stimuleren:

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 het koopgedrag betreft, na het uitzetten van het NVB nauwlettend monitoren. En onderneem zo nodig extra communicatieacties om veronderstelde overgangen te bevorderen.
3. Wanneer uit de monitoring van het reizigersgedrag blijkt dat er sterke afwijkingen zijn van de aannames dan moeten aanvullende (kosten) compenserende maatregelen in overweging worden genomen.

3. Inzicht in de spreiding

Bevindingen Commissie

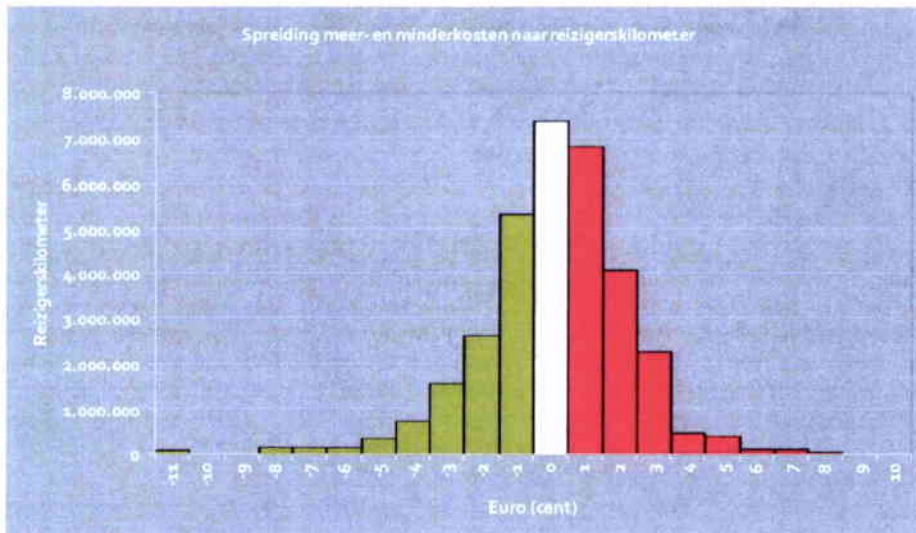
De Commissie signaleert dat een deel van de reizigers nadeel ondervindt van de overgang van strippenkaart naar OV-chipkaart. Daar tegenover staat een groep die voordeel geniet. Het overgrote deel van de verschillen beperkt zich tot – omgerekend – 3 cent verschil per kilometer of minder. De Commissie baseert deze conclusie op de berekeningen door het kennisinstituut NEA van meer- en minderkosten voor de provincie Fryslân.

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 alle reizigerskilometers in de concessies in de provincie Fryslân die overgaan op OV-chipkaart 'op saldo' (Noord- en Zuidwest Fryslân, Zuidoost Fryslân en Leeuwarden) 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 (niveau 2) zijn in figuur 3 hieronder weergegeven.

Figuur 3: Meer- en minderkosten per kilometer voor voorverkoopreizigers in Fryslân (analyse niveau 2)



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 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

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

178.000 Euro (sommatie van groene vlakken aan de linkerkant); de optelling van nadelen tot 377.000 Euro (sommatie van rode vlakken aan de rechterkant). Daardoor resteert voor de reizigers een berekend nadeel van 199.000 Euro. Dit ligt in lijn met het eerder genoemde nadeel resulterend uit de analyse op niveau 2, waarbij de Commissie specifiek kijkt naar de groep reizigers die gebruik maakt van de blauwe en roze strippenkaart en zal overstappen op OV-chipkaart 'op saldo'.

4. Kaartkosten binnen provincie Fryslân

Bevindingen Commissie

De inspanningen van de provincie Fryslân om de reiziger te laten overstappen van de strippenkaart naar OV-chipkaart lijken een groot deel van de reizigers te hebben bereikt. Dit is ook een van de redenen waarom de Provincie verwacht dat de voormalige wagenverkoop reizigers massaal zullen overgaan op het reizen op saldo met de OV-chipkaart (zie ook de toelichting bij onderzoeksvraag 2). De Commissie constateert in het algemeen dat de kosten van de kaart in relatie tot een gemiddelde ritprijs zeer beperkt is. Een gedetailleerd inzicht in de gemiddelde kaartkosten voor de OV-chipkaart voor provincie Fryslân in relatie tot het vermoedelijke gebruik is echter niet te geven.

Toelichting

Binnen de provincie Fryslân is een groot aantal acties ingezet om de OV-reizigers te stimuleren de OV-chipkaart in gebruik te nemen. Volgens de Provincie is circa 58% van de OV-reizigers in de provincie Fryslân reeds in het bezit van een persoonlijke OV-chipkaart. Omdat abonneementhouders (7%) pas later overstappen, zal alleen de resterende 35% (= 25.000 reizigers) de komende maanden moeten overstappen. Een groot deel zal dit – gestimuleerd met communicatie vanuit vervoerders – doen voor het uitzetten van het NVB. Een ander deel zal dit ook pas na deze datum doen; het gaat hierbij vooral om de meer incidentele OV-gebruiker. Deze laatste groep is vrij groot, naar verwachting zo'n 15% (11.000 reizigers). De eerste groep (= 14.000 reizigers) wordt vooral aangespoord om over te stappen op een persoonlijke OV-chipkaart. In de laatste fase voor het uitzetten van het NVB wordt – vanwege de korte resterende tijd – ingezet op verkoop van de anonieme OV-chipkaart.

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.

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.