



Bestuursdienst

Bezoekadres  
Waagstraat 1

Telefoon (050) 367 8887/ Andries van der Schaaf  
Onderwerp Uitzetten NVB (strippenkaart) per 3  
november a.s.

Postadres  
Postbus 20001  
9700 PB GroningenIn uw antwoord  
graag datum en  
kenmerk vermelden

De leden van de raad van de gemeente  
Groningen  
te  
GRONINGEN

Wij zijn met het  
openbaar vervoer  
bereikbaar,  
buslijnen  
1, 2, 3, 5, 6, 11, 13, 16Informatie over  
vertrektijden krijgt u  
via telefoon 0900-92 92Datum **26 AUG 2011**

Bijlage(n) -

Ons kenmerk RO11.2687931

Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Begin dit jaar is de OV-chipkaart in Groningen en Drenthe ingevoerd. Gelet op het stijgende gebruik en het lage aantal klachten over de OV-chipkaart, mag gesproken worden van een succesvolle invoering. In de bestuursovereenkomst (2006) met het Rijk is opgenomen dat bij voldoende stabiliteit van het systeem het huidige tarievenstelsel van Nationale VervoerBewijzen (NVB) wordt uitgezet en de OV-chipkaart daarmee de strippenkaart als wettelijk betaalmiddel vervangt. In grote delen van Nederland is het NVB al uitgezet, Groningen en Drenthe zijn samen met Utrecht en Brabant de laatste in de rij.

De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft een 9-tal voorwaarden gesteld aan het uitzetten van het NVB. Zo moet o.a. de stabiliteit van het systeem worden aangetoond, moeten de consumentenorganisaties geen overwegende bezwaren hebben tegen het uitzetten van het NVB, dienen met alle concessiehouders aanvullende afspraken te zijn gemaakt en dient de Commissie Kist een onderzoek uit te voeren naar de kostenneutrale overgang van strip naar chip. Inmiddels is duidelijk dat aan alle 9 voorwaarden is voldaan en dat de aanvraag om het NVB per 3 november 2011 uit te zetten aan de Minister is verzonden.

Het voldoen aan de gestelde voorwaarden betekent niet per definitie dat de Minister ook instemt met het verzoek tot uitzetten NVB. Recente voorbeelden zijn Oost-Nederland, waar de consumentenorganisaties negatief hadden geadviseerd, en Zuid-Holland waar de fraudeperikelen met de OV-chipkaart leidden tot uitstel. Een potentieel probleem voor Groningen en Drenthe schuilt in het rapport van de Commissie Kist die de kostenneutrale overgang van strip naar chip heeft onderzocht.

De Commissie Kist heeft van de Tweede Kamer de opdracht gekregen om voor alle decentrale overheden de opbrengstneutraliteit bij gelijkblijvende reizigersaantallen te onderzoeken. De facto gaat het dan om kostenneutraliteit voor de reizigers. Ook voor Groningen/Drenthe is dit onderzoek uitgevoerd en de Commissie heeft geconstateerd dat met het vastgestelde tarievenplan de overgang van strippenkaart naar de OV-chipkaart kostenneutraal kan plaats vinden. Het verwachte voordeel voor de reizigers bedraagt zelfs 2%. De Commissie plaatst echter de kanttekening dat er een onbalans is in de gevolgen voor de verschillende reizigersgroepen. Zo gaan strippenkaartreizigers er op achteruit en reizigers die nu reizen met het regionale kaartje of de grijze strippenkaart gaan er op vooruit. De Commissie Kist classificeert de overgang als kostenneutraal maar constateert dat deze positieve uitkomst in de schaduw wordt gesteld door de onbalans in meer- en minderkosten voor de deelgroepen.

Sinds november 2010 is het OV-bureau in gesprek met de Commissie Kist over dit onderzoek. De Commissie Kist heeft na de eerste berekeningen al aangegeven dat de uitkomsten afwijken van andere decentrale overheden. Gezamenlijk zijn de mogelijke oorzaken van de afwijking van het landelijk gemiddelde geanalyseerd. Een verklaring voor de afwijking is gevonden in het succes in de afgelopen jaren van de Eurokaartjes. Inmiddels bestaat nl. bijna 35% van de totale reizigersopbrengsten in Groningen en Drenthe uit opbrengsten van verkoop Eurokaartjes en dit zit boven het landelijk gemiddelde.

Zoals bekend zijn de Eurokaartjes duurder dan het reizen met de voorverkoop strippenkaart. Om een kilometertarief voor de OV-chipkaart te berekenen, dienen alle opbrengsten bij elkaar te worden genomen en te worden gemiddeld (dit is een vereenvoudigde weergave van het gehanteerde rekenmodel). Hoe hoger het aandeel duurdere Eurokaartjes in het totaal, hoe hoger het gemiddelde kilometertarief moet worden om opbrengstneutraliteit te garanderen bij gelijkblijvende aantal reizigers en hoe groter uiteindelijk het verschil wordt voor de huidige strippenkaartreizigers. Voor Groningen en Drenthe is dit laatste in grote mate aan de orde.

Samen met de Commissie Kist en de Consumentenplatforms van Groningen en Drenthe is gezocht naar alternatieven. Zo zijn lagere kilometertarieven doorgerekend, verhoging van de tarieven voor Eurokaartjes, doorrekenen van dalkortingen etc. Alle voorgestelde alternatieven leiden echter niet tot het resultaat dat strippenkaartreizigers er minder op achteruit zouden gaan dan met het huidig vastgestelde tarievenplan. Sterker, de alternatieven leiden tot andere nadelen zoals verminderde opbrengsten (wat kan resulteren in aanpassing van het voorzieningenniveau) of verhoogde spitstarieven. Beide consumentenorganisaties hebben vervolgens aangegeven het vastgestelde tarievenplan niet te willen aanpassen gelet op de eventuele gevolgen van die aanpassingen.

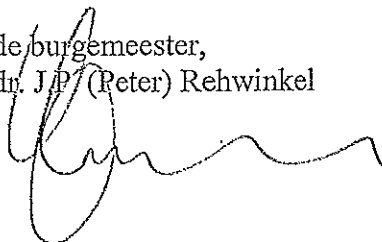
Het OV-bureau constateert evenals de Commissie Kist dat er sprake is van een kostenneutrale overgang van strip naar chip en de onbalans tussen de deelgroepen. Het OV-bureau is echter van mening dat de meest optimale situatie op dit moment is

bereikt. Dit gegeven de huidige opbrengstenverdeling, het onderzoek naar de verschillende alternatieven en het advies van de consumentenorganisaties. Het oordeel over het uitzetten van het NVB per 3 november 2011 is nu aan de Minister van Infrastructuur en Milieu. Eind september zal het Dagelijks Bestuur van het OV-bureau het oordeel van de Minister in haar vergadering bespreken.

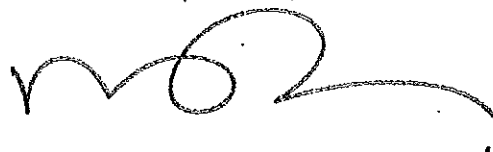
Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

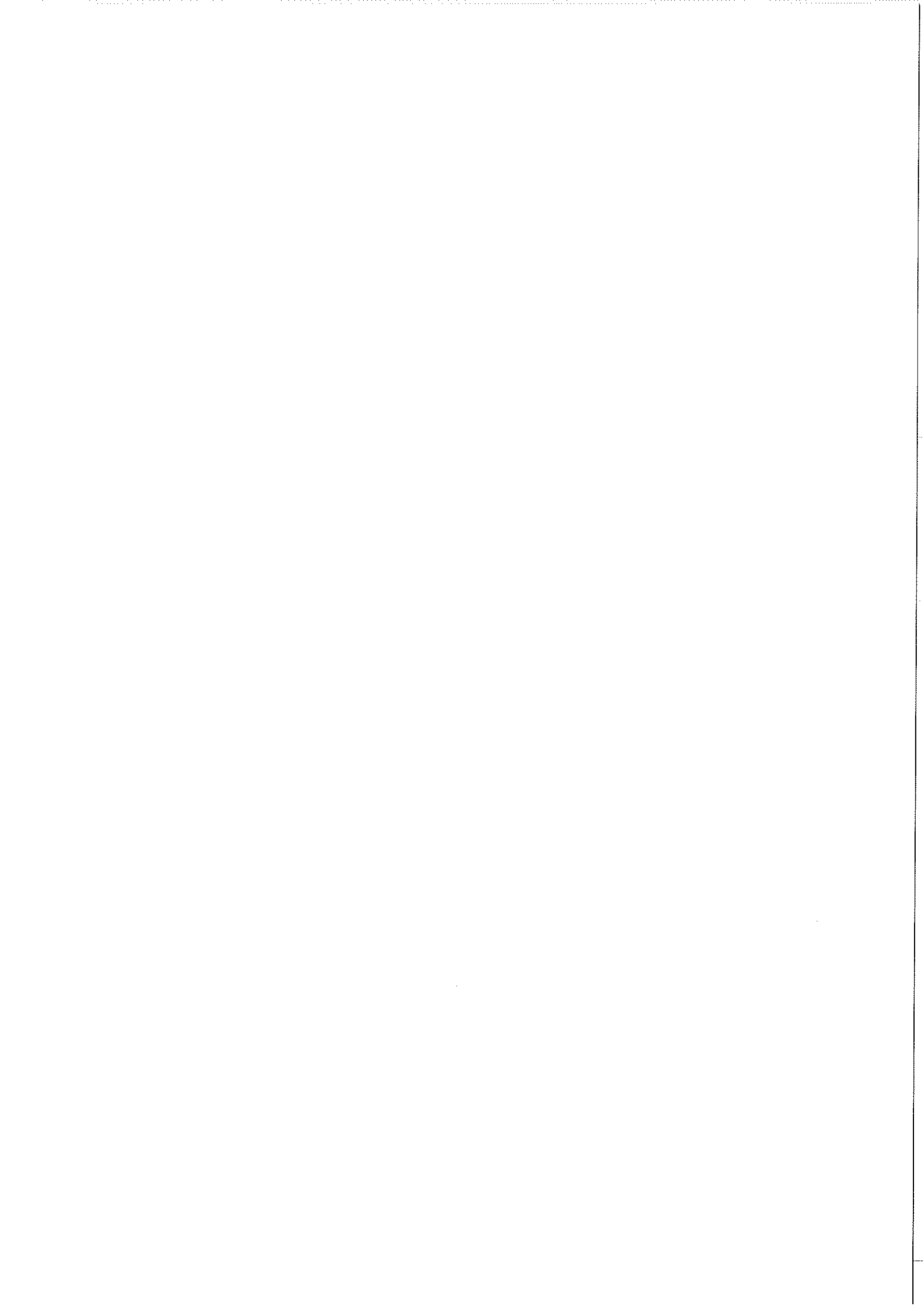
Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,  
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



de secretaris,  
drs. M.A. (Maarten) Ruys





## VRAGEN

door de leden van de raad gesteld overeenkomstig artikel 38 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad van de gemeente Groningen.

2011 – Nr. 44.

VRAGEN van de SP van de heer J.P. Dijk betreffende tariefverhogingen door invoering OV-chipkaart.  
(Binnengekomen: 4 mei 2011).

Sinds enkele maanden is ook in Groningen en Drenthe de OV-chipkaart ingevoerd. Voor de invoering is afgesproken dat, ondanks dat er een ander tariefsysteem aan de kaart ten grondslag ligt, reizigers er over het algemeen niet op achteruit mogen gaan. Inmiddels is echter duidelijk dat er zich situaties voordoen waarbij reizigers die gebruik maken van de OV-chipkaart wel fors duurder uit zijn.

Een voorbeeld hiervan is de reis van Groningen naar Emmen. Een enkele reis gemaakt met een eurokaartje kost €6,-. Dezelfde reis gemaakt met de OV-chipkaart kost €8,11-. Een stijging van afgerond 35%. Voor kinderen onder de 12 en ouderen boven de 65 is de prijsstijging nog exorbitanter. Een normaal retourtje Groningen-Emmen kost €6,40, met de OV-chipkaart is de reiziger 2x €5,35=€10,70 kwijt. Een stijging van afgerond 67%.

De SP-fractie wil u daarom de volgende vragen stellen:

1. Bent u met ons van mening dat de invoering van de OV-chipkaart heeft geleid tot, soms exorbitante, prijsstijgingen? Kunt u aangeven op welke reizen in de stad reizigers te maken hebben met prijsstijgingen?
2. Bent u met ons van mening dat prijsstijgingen in het OV ertoe kunnen leiden dat mensen niet of minder vaak ervoor zullen kiezen om gebruik te maken van het OV en dat dit slecht is voor de doelstellingen van de provincie en het OV-bureau om (1) mensen uit de auto te krijgen en (2) te zorgen dat ook mensen met een krappe beurs mobiel kunnen zijn? Zo nee, waarom niet?
3. Bent u voorts met ons van mening dat prijsstijgingen door invoering van de OV-chipkaart zo snel mogelijk ongedaan moeten worden gemaakt? Zo ja, op welke termijn wilt u dit realiseren en zo nee, waarom niet?



Het college beantwoordt de vragen als volgt:

Groningen, 24 mei 2011.

1. De OV-chipkaart moet voor de reizigers kostenneutraal zijn ten opzichte van OV-gebruik voor invoering van de OV-chipkaart. Een speciale commissie (Kist) heeft voor Groningen en Drenthe berekeningen uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de tarieven in Groningen en Drenthe inderdaad gemiddeld kostenneutraal voor de reiziger zijn. Dit betekent dat een gedeelte van de reizigers minder zal moeten betalen terwijl een ander deel van de reizigers juist meer zal moeten betalen.

Het is niet mogelijk een volledig beeld te geven van reizigers die meer dan wel minder moeten betalen omdat ieder individueel geval verschillend is. Enkele belangrijke voorbeelden zijn als volgt:

- reizigers die thans met de voorverkoop-strippenkaart reizen en straks op de OV-chipkaart, betalen gemiddeld meer. Deze reizigers compenseren hiermee vervoersinkomsten van reizigers die minder gaan betalen zoals reizigers die nu met een wagenverkoop-strippenkaart en een eurokaartje reizen;
- reizigers die nu met de strippenkaart reizen op gunstige en dus grote zones, zullen meer betalen met de OV-chipkaart. Voor reizigers die nu reizen op ongunstige zones (kleine zones) wordt het reizen straks goedkoper met de OV-chipkaart;
- mensen die nu reizen op een wagenverkoop-strippenkaart en straks op de OV-chipkaart, betalen gemiddeld minder omdat zij bij gebruik van de OV-chipkaart hetzelfde tarief betalen als reizigers die nu met een voorverkoop-strippenkaart reizen.

De eurokaartjes blijven overigens ook na het invoeren van de OV-chipkaart bestaan: dit betekent bijvoorbeeld dat reizigers vanuit Lewenborg die naar de Grote Markt of het Martiniziekenhuis willen, kunnen blijven reizen met het eurokaartje tegen een aantrekkelijk tarief.

2. De OV-chipkaart kan voor een gedeelte van de reizigers leiden tot een ander reispatroon. Er zijn reizigers die met het voor hen op dat moment goedkoopste kaartje zullen reizen en er zullen reizigers vanwege gemak een bepaalde kaartsoort kiezen. Wij verwachten dat door de OV-chipkaart er verschuivingen zullen plaatsvinden in het gebruik van het openbaar vervoer. Er zullen reizigers zijn die hun reisfrequentie aanpassen (minder vaak of vaker), of die niet meer met het openbaar vervoer zullen reizen of juist wel met het openbaar vervoer gaan reizen. Per saldo verwachten wij dat er meer mensen met het OV zullen reizen omdat door de OV-chipkaart het aantrekkelijker en gemakkelijker wordt het OV te gebruiken.

3. Wij zijn het niet met u eens dat het nodig of wenselijk is de gemiddelde prijsstijging voor reizigers die thans bijvoorbeeld met een voorverkoopstrippenkaart reizen en overstappen op de OV-chipkaart, ongedaan te maken. De reden hiervan is dat de totaalinkomsten van alle reizen dan lager zullen uitvallen, waardoor er minder geld beschikbaar is om bussen in te zetten en dus in het voorzieningenniveau gesneden zou moeten worden.

