

Aan:
Provinciale Staten

Onderwerp:
Uitgangspunten financiering ov-chipkaart

1. Beslispunten:

Vooruitlopende op de Visie Openbaar Vervoer stellen wij u de volgende uitgangspunten voor financiering van de ov-chipkaart voor:

- Provinciale Staten beschouwen de kosten voor de werking van de ov-chipkaart in de bus als exploitatiekosten. Deze kosten maken deel uit van de prijs die de provincie een concessiehouder betaalt. Voor de concessies IJsselmond en Lelystad-Heerenveen-Groningen is dat nu al het geval. Voor de concessie Almere streek worden aanvullende afspraken met de concessiehouder gemaakt.
- Provinciale Staten verlenen geen eigen provinciale bijdrage aan de kosten van het distributienetwerk. Eventuele kosten voor het service- en distributienetwerk zullen door de reiziger worden betaald. Dit geldt zowel voor de investerings-, beheer- en onderhoudskosten. Dit betekent dat reizigers voor een hoger serviceniveau van distributie een hogere bijdrage betalen. Het omgekeerde geldt ook: voor een lagere distributieservice betaalt de reiziger een lagere bijdrage.
- De migratiebijdrage die de minister van Verkeer en Waterstaat ter beschikking stelt, wordt ingezet ter dekking van de kosten voor ov-chipkaart apparatuur op de bussen in de concessie Almere Streek. Indien aanwezig en indien noodzakelijk, wordt het restant van de migratiebijdrage ingezet voor financiering van het distributienetwerk in Flevoland.

2. Inleiding:

Nederland staat aan de vooravond van de introductie van de ov-chipkaart in het openbaar vervoer. Een nieuw kaartstelsel waarmee de reiziger door de gehele openbaar vervoerketen kan reizen. Voor het zover is moeten alle partijen nog een flink aantal stappen worden zetten. 2005 is met name het jaar waarin ook de decentrale overheden aan de beurt zijn om hun stappen op weg naar de introductie van de ov-chipkaart te zetten. Als opdrachtgever voor het openbaar vervoer geldt dat ook voor de provincie Flevoland.

2.1 Wat is de ov-chipkaart?

De ov-chipkaart is onderdeel van een elektronisch betaalsysteem voor het totale openbaar vervoer in Nederland. De ov-chipkaart is een nieuwe betaalkaart waarmee in heel Nederland kan worden betaald in bus, trein, tram en metro. Het is een plastic pasje met een chip waarop een tegoed wordt geladen. Dit kan een saldo in euro's zijn of een zogenaamd 'vast recht' (een abonnement op een bepaald traject). De kaart vervangt stapsgewijs de strippenkaart en (ster)abonnementen.

2.2 Hoe werkt de ov-chipkaart?

Statenvergadering
9 juni 2005

Agendapunt
6.b.1

Lelystad
26 april 2005*

Registratienummer
CWE05.046

Inlichtingen
E.J. Vrieling

Afdeling
Wegen, Verkeer
en Vervoer

Voor het begin van een reis moet de ov-chipkaart zijn geladen met voldoende reistegoed. Wanneer een reiziger instapt, houdt hij of zij de ov-chipkaart bij de kaartlezer en wordt toegang tot het openbaar vervoer verschaft (inchecken). Bij het uitstappen wordt de ov-chipkaart eveneens langs de kaartlezer gehouden (uitchecken). De kosten voor de reis worden berekend en de betaling aan de betreffende vervoerder vindt automatisch plaats. Op de meeste trein- en metrostations komen hiervoor poortjes met kaartlezers. Andere stations worden evenals bussen uitgerust met losse kaartlezers. Omdat de reiziger zelf verantwoordelijk is voor het inchecken, is het nodig om tijdens de reis te controleren of de incheck wel correct is geweest. Hiertoe worden controleurs ingezet die met speciale apparatuur controles zullen uitvoeren.

2.3 Wanneer wordt de ov-chipkaart ingevoerd?

Vanaf juni 2005 komen tijdens de Launch (de start van de pilot ov-chipkaart) in de Regio Rotterdam, ov-chipkaarten in de vrije verkoop voor alle reizigers. Na evaluatie van de Launch neemt de minister van Verkeer en Waterstaat uiterlijk in december 2005 een beslissing over het wel of niet invoeren van de ov-chipkaart: het go or no go moment. Voorafgaand aan deze beslissing wil de minister in de zomer van 2005 met alle ov-autoriteiten dus ook de provincie Flevoland, een overeenkomst sluiten. Twee belangrijke afspraken in de concept overeenkomst tussen Flevoland en Verkeer en Waterstaat zijn:

1. de data voor het uitzetten van het stelsel van Nationale Vervoer Bewijzen (het NVB, dit is het strippenkaart en sterabonnementensysteem)
2. toekenning van een migratiebijdrage voor de invoering van de ov-chipkaart

Verkeer en Waterstaat heeft een landelijk migratiescenario voor de overgang van strip naar chip opgesteld. Dit scenario kent twee "big bangs": begin 2007 wordt het NVB in de randstad afgeschaft, uiterlijk 31 december 2007 gaat de rest van Nederland over op de ov-chipkaart. Almere gaat mee in de big bang van de randstad, de rest van Flevoland gaat mee met de big bang van de rest van Nederland. In de overeenkomst wil Verkeer en Waterstaat hierover verplichtingen afspreken. Indien er een go besluit wordt genomen en de minister het NVB afschaft, stelt de minister bij succesvolle introductie van de ov-chipkaart een migratiebijdrage beschikbaar. Voor Flevoland betekent dit een bijdrage van ca. 2 miljoen euro. Deze bijdrage wordt in 2007 aan de Brede Doel Uitkering toegevoegd en wordt verdeeld tussen Almere, Lelystad en Flevoland. De bijdrage van V&W moet worden beschouwd als een bijdrage in de kosten en zal niet toereikend zijn om alle kosten te dekken.

2.4 Voordelen

De komst van de ov-chipkaart kent een groot aantal voordelen:

- Het ingewikkelde verrekensysteem (WROOV) voor de verdeling van de verkoop van strippenkaarten verdwijnt;
- De ov-chipkaart maakt tariefvrijheid mogelijk. Op dit moment wordt volledige tariefvrijheid beperkt door de tariefhoogte van het stelsel van Nationale Vervoer Bewijzen (het huidige strippenkaartstelsel gebaseerd op ov-zones);
- Informatieverstrekking op vervoerkundig en financieel terrein verbetert. Zo wordt er beter inzicht geboden in het gebruik en de behoefte van reizigers;
- Voor trein, tram en metro's biedt het een gesloten instapregime. Door het terugdringen van zwartrijden kan het een belangrijke bijdrage leveren aan de sociale veiligheid in het openbaar vervoer;
- De tarifiering wordt eerlijker. Met het nieuwe tariefsysteem van de ov-chipkaart betaalt de reiziger niet langer per ov-zone maar per kilometer. De tarifiering wordt dan niet langer door een toevallige zonegrens bepaald maar wordt berekend over de gereisde afstand;
- Eén en hetzelfde vervoerbewijs in heel Nederland. Dit zorgt voor laagdrempeligheid en gemak;
- Gemak voor de reiziger die niet steeds weer naar de winkel hoeft maar zijn vervoerbewijs thuis kan opladen via automatische incasso, telefoon of internet;
- Het moeilijk uit te leggen zonesysteem wordt vervangen door een eenvoudig uit te leggen tariefsysteem;

- Door de contactloze kaart kunnen reizigers sneller in- en uitstappen waardoor de bus sneller kan doorrijden.

De ov-chipkaart biedt eerlijkheid, gemak, snelheid, veiligheid, tariefvrijheid en informatie.

2.5 Veranderingen

De komst van de ov-chipkaart brengt twee grote veranderingen in het openbaar vervoer.

De eerste verandering betreft het beëindigen van het huidige stelsel van Nationale VervoerBewijzen (het NVB). Hierdoor kan de provincie voor het eerst zonder beperking tarieven vaststellen voor openbaar vervoer. Op dit moment zijn Gedeputeerde Staten op grond van de Wet Personenvervoer bevoegd vervoerbewijzen en tarieven vast te stellen, maar zijn voor het huidige busvervoer gehouden het huidige systeem van strippenkaarten en (ster)abbonementen (het NVB) toe te staan. De NVB-tarieven die het ministerie van Verkeer en Waterstaat jaarlijks vaststelt vormen hiermee feitelijk het tariefplafond. De komst van de ov-chipkaart betekent dat er een nieuw tariefsysteem wordt geïntroduceerd. Het bestaande zonesysteem wordt vervangen door een tariefsysteem bestaande uit een vaste voet en een prijs per gereisde kilometer. Omdat de twee tariefsystemen fundamenteel verschillen, zullen er bij de omzetting van strip naar chip zowel reizigers worden geconfronteerd met een tariefverhoging als met een tariefverlaging. De reiziger die in het huidige systeem net voor een zonegrens uitstapt zal te maken krijgen met een tariefverhoging, de reiziger die in het huidige systeem net na een zonegrens uitstapt, krijgt in het nieuwe systeem te maken met een tariefverlaging. De eerste landelijke resultaten laten zien dat bij een vaste voet van ongeveer € 0,65 en gelijkblijvende opbrengsten er de minste prijseffecten zijn. Desondanks krijgt 29% van de reizigers dan nog te maken met een tariefverhoging of verlaging van meer dan 25%.

Het nieuwe tariefsysteem vraagt om formuleren van tariefbeleid. Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe ov-visie voor Flevoland. Het tarievenbeleid zal hierin een plaats krijgen. Daarbij zullen vragen aan de orde zijn als *passen we doelgroepenkorting toe* en *maken we onderscheid in spits en daltarieven?*

Een tweede verandering betreft het distributienetwerk oftewel het aantal beschikbare verkooppunten, kaartlezers en oplaadautomaten voor de reizigers. De vraag die daarbij beantwoord moet worden is die naar het aantal fysieke mogelijkheden voor het kopen en opladen van de kaart dat de reiziger moet worden geboden naast nieuwe betaalmogelijkheden als automatische incasso, telefonisch opladen en opladen via internet. Op dit moment wordt er gestudeerd naar de oplaad- en koopbehoefte van reizigers. Almere, Lelystad en Flevoland zullen een gezamenlijk voorstel voor een distributienetwerk voorleggen aan het Vervoerberaad Flevoland. De besluitvorming over de invulling van het distributienetwerk zal, na advisering door het Vervoerberaad Flevoland, plaatsvinden in Gedeputeerde Staten en de colleges van Burgermeester en Wethouders. Het besluit zal worden besproken in de commissie Werk.

3. Beoogd Effect en argumenten:

Vooruitlopend op de OV-visie wordt Provinciale Staten gevraagd de uitgangspunten voor financiering van de ov-chipkaart vast te stellen. Het invoeringstraject voor de ov-chipkaart loopt voor op de planning voor de ov-visie en kan daar niet op wachten. Voor de zomer zal de minister van Verkeer en Waterstaat aan Gedeputeerde Staten vragen een overeenkomst te tekenen. Voordat Gedeputeerde Staten besluiten een overeenkomst met Verkeer en Waterstaat te tekenen, leggen zij hun uitgangspunten voor financiering van de kaart ter besluitvorming voor aan Provinciale Staten. Zoals gezegd zullen de kaders voor het tariefbeleid tijdens de ov-visie worden besproken.

De kosten voor de ov-chipkaart bestaan uit twee delen:

1. Kosten werking ov-chipkaart in de bus

Dit zijn de kosten voor de werking van de ov-chipkaart in de bus: de boordcomputers, kaartlezers, depotcomputers, controle terminal, opleiding chauffeurs, back office en projectkosten. Deze kosten zijn o.a. afhankelijk van het aantal en de soort (gelede of standaard) bussen, het aantal ritten en het aantal buschauffeurs.

2. Kosten distributie-infrastructuur

Dit zijn de kosten voor de verkoop- en oplaadpunten. Deze kosten zijn afhankelijk van de omvang van het distributienetwerk in Flevoland: het aantal gewenste oplaad- en verkooppunten voor de ov-chipkaart.

Voorgesteld wordt de kosten voor de werking van de ov-chipkaart in de bus als exploitatiekosten te beschouwen omdat zij grotendeels afhankelijk zijn van de omvang van het wagenpark en het aantal reizen dat wordt gemaakt. De kosten die een vervoerbedrijf maakt voor exploitatie worden door Flevoland vergoed in de vorm van een exploitatiebijdrage. De prijs die Flevoland betaalt, is door de vervoerder berekend op basis van de voorwaarde dat hij de opbrengsten van de concessie mag houden. In de in 2004 aanbestede concessies IJsselmond en Lelystad-Heerenveen-Groningen (Lijn 315) worden de kosten voor de werking van de ov-chipkaart door Flevoland betaald in de vorm van een exploitatiebijdrage. De kosten voor de ov-chipkaart zijn voor de concessie IJsselmond verdisconteerd in de bijdrage per dienstregelingsuur. Voor de concessie 315 is er meerwerk ingekocht waarvan de kosten jaarlijks € 7.800,- bedragen. Voor de in 2003 aanbestede concessie Almere streek is er nog niets geregeld en zullen er afspraken moeten worden gemaakt met de concessiehouder over een bijdrage. Voorgesteld wordt ter dekking van deze kosten de migratiebijdrage van Verkeer en Waterstaat in te zetten. De migratiebijdrage van Verkeer en Waterstaat voor Flevoland lijkt voldoende om deze kosten te dekken.

Naast de kosten voor (het functioneren van de) check-in, check-out apparatuur in de bussen zijn er ook kosten verbonden aan de distributieapparatuur voor de verkoop en het opladen van de kaarten. De distributieapparatuur kon niet worden uitgevraagd bij de aanbestedingen en moet apart worden geregeld.

De kosten voor de werking van de ov-chipkaart in de bus kunnen grotendeels *direct* worden toegerekend aan de exploitatie van een bepaalde lijn. Voor de kosten van de andere kostencomponent, de omvang van het distributienetwerk, geldt dat deze *niet direct* zijn toe te rekenen aan de exploitatie van (een) bepaalde lijn(en).

De hoogte van de kosten voor het distributienetwerk wordt bepaald door het aantal beschikbare verkoop- en oplaadpunten voor de reizigers.

Voor de kosten van het distributienetwerk wordt voorgesteld geen eigen provinciale bijdrage te verlenen. Kosten voor het service- en distributienetwerk zullen door de reiziger worden betaald. Dit geldt zowel voor de investerings- als beheer- en onderhoudskosten. Voor reizigers betekent dit dat zij voor een hoger serviceniveau van distributie een hogere bijdrage betalen. Het omgekeerde geldt ook: voor een lagere distributieservice betaalt de reiziger een lagere bijdrage. Er is hier sprake van een directe relatie tussen de investering en de service die de reiziger wordt geboden. Indien aanwezig en indien noodzakelijk, wordt het restant van de migratiebijdrage ingezet voor financiering van het distributienetwerk.

Samengevat worden de kosten voor de ov-chipkaart op de volgende wijze gefinancierd: de provincie betaalt de kosten voor de werking van de kaart in de bus, die grotendeels kunnen worden toegerekend aan exploitatie van het vervoer. De reiziger betaalt de kosten van het distributienetwerk waarvan hij een directe service ondervindt.

4. Kanttekeningen:

De introductie van de ov-chipkaart is niet zonder risico's. Als concessieverlener is de provincie hiervoor primair verantwoordelijk. Enkele voorbeelden van risico's zijn:

- Het systeem voldoet niet aan de verwachtingen van de reizigers;
- Er is onvoldoende reizigersacceptatie (door bijvoorbeeld een reizigersbijdrage voor de kaart)
- Inkomstenderving voor de vervoerder door veel grijs rijden (te vroeg uitchecken);
- Onbegrijpelijke verschillen in verkrijgbaarheid en oplaadmogelijkheden van de kaart;
- Minister neemt no go besluit terwijl er al investeringen zijn gedaan;
- Door tariefvrijheid ontstaat er een onduidelijk aanbod voor de reiziger.

Risisomangement

Met de concessiehouder in Flevoland zullen afspraken worden gemaakt teneinde de risico's te beperken. Om onbegrijpelijke verschillen voor de reiziger te voorkomen wordt er op dit moment een convenant voorbereid waarin de 19 ov-autoriteiten in Nederland over verschillende onderdelen van het tarievenstelsel landelijke afspraken maken. Zowel deze onderdelen als de onderdelen waarbij het de concessieverleners vrij staat ze zelf in te vullen, worden in het convenant benoemd. Uitgangspunt voor het tarievenconvenant is een duidelijk te begrijpen tariefsysteem voor de reiziger. Het tarievenconvenant zal in de zomer ter besluitvorming in Gedeputeerde Staten aan de orde komen.

Voordat Gedeputeerde Staten besluiten om een overeenkomst met de minister van Verkeer en Waterstaat te tekenen, is aan vervoerbedrijf Connexxion een aanbod gevraagd om de ov-chipkaart in te voeren. Op het moment dat de overeenkomst ter besluitvorming in Gedeputeerde Staten voorligt, bestaat hierover meer duidelijkheid. Aan het ministerie is gevraagd de conceptovereenkomst aan te passen zodanig dat de migratiebijdrage ook ter beschikking wordt gesteld indien de minister in december een no go besluit neemt.

5. *Planning*

Onderstaande tabel staan alle acties samengevat.

Vorbereidingsfase	Actor	2005
	Connexxion	Mei: aanbod Connexxion
	Vervoerders/V&W	juni: Launch regio Rotterdam
	Flevoland (PS)	9 juni Uitgangspunten financiering ov-chipkaart
	Flevoland (GS)/ V&W	Eind juni: overeenkomst met V&W
	Provincies (GS) en kaderwetgebieden	Convenant met afspraken over gemeenschappelijke delen van het tariefsysteem
	Flevoland (PS)	Kaders nieuw tariefsysteem
	V&W	Uiterlijk december: go, no go besluit minister
	Flevoland (Vervoerberaad, GS, cie Werk) en gemeenten	Vaststellen distributieplan Flevoland
	Flevoland (GS)/Connexxion	Overeenkomst met Connexxion
Uitvoeringsfase		2006
	NS	1 januari: invoering ov-chipkaart op kernnet NS
	Vervoerders	Invoering ov-chipkaart stad en streekvervoer in de randstad
		2007

	V&W	1 januari: afschaffen NVB randstad
	Vervoerders	Invoering ov-chipkaart rest van Nederland
		2008
	V&W	1 januari: afschaffen NVB rest van Nederland

6 Evaluatie:

7 Advies van de Commissie voor advies:

8 Ontwerp-besluit:

Provinciale Staten van Flevoland,

gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten d.d. 26 april 2005
nr. WVV 05.030349/A

BESLUITEN:

- De kosten voor de werking van de ov-chipkaart in de bus als exploitatiekosten te beschouwen. Deze kosten maken deel uit van de bijdrage die de provincie een concessiehouder betaalt.
- Geen eigen provinciale bijdrage te verlenen aan de kosten van het distributienetwerk. Eventuele kosten voor het service- en distributienetwerk zullen door de reiziger worden betaald. Dit geldt zowel voor de investerings-, beheer- en onderhoudskosten.
- De migratiebijdrage die de minister van Verkeer en Waterstaat ter beschikking stelt, in te zetten ter dekking van de kosten voor ov-chipkaart apparatuur op de bussen in de concessie Almere Streek. Indien aanwezig en indien noodzakelijk, wordt het restant van de migratiebijdrage ingezet voor financiering van het distributienetwerk.

Aldus besloten in de openbare vergadering van Provinciale Staten van Flevoland d.d. *

, griffier .

,voorzitter.

9 Bijlagen

-

10 Ter lezing gelegde stukken

-

Gedeputeerde Staten van Flevoland,

, secretaris .

,voorzitter.