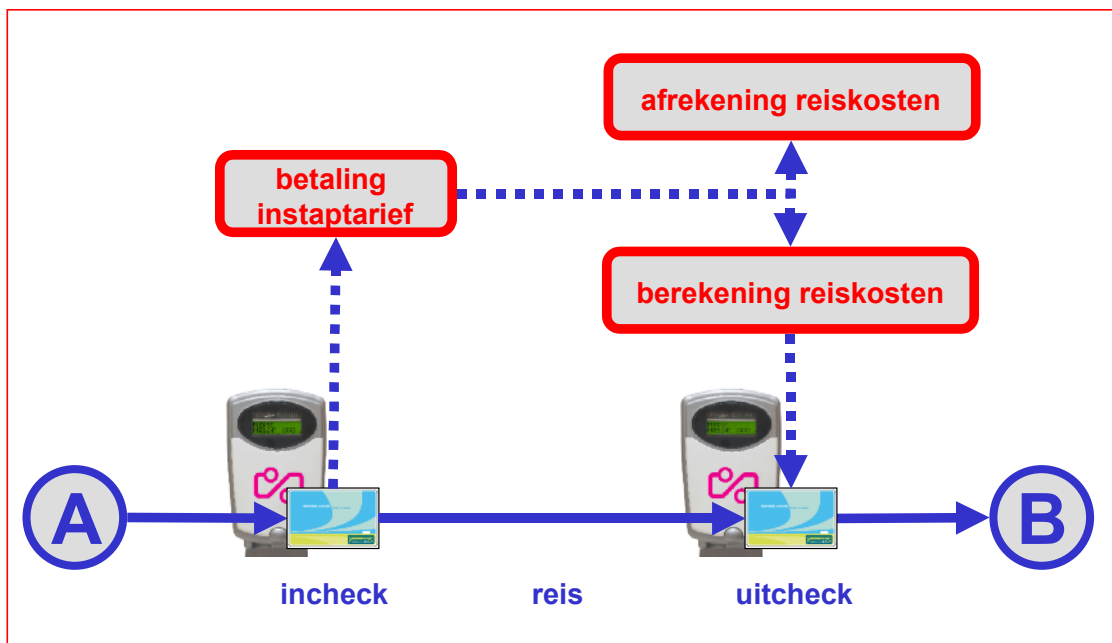




# Tariefbeleid OV-chipkaart

Provincie Utrecht  
WVV-VBV versie 3.6



Datum: 7 september 2006



# Inhoudsopgave

	<b>SAMENVATTING</b>	<b>5</b>
<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>9</b>
1.1	De komst van de OV-chipkaart	9
1.2	Beschrijving chipkaartsysteem	10
1.3	Doelstelling tariefbeleid	13
<b>2</b>	<b>TARIEFVRIJHEID</b>	<b>14</b>
2.1	De rol van de provincie	14
2.2	Landelijke afspraken	14
2.3	Tariefvrijheid vervoerders	16
<b>3</b>	<b>TARIEFNIVEAU</b>	<b>17</b>
3.1	Betaalbare prijs	17
3.2	Voorzieningenniveau	17
3.3	Prioriteiten	18
<b>4</b>	<b>TARIEFDIFFERENTIATIE</b>	<b>19</b>
4.1	Mogelijkheden	19
4.2	Spits- en daltarief	19
4.3	Kortingen voor doelgroepen	21
4.4	Overige vormen	23
<b>5</b>	<b>HOE VERDER</b>	<b>25</b>



# Samenvatting

Na de invoering van de OV-chipkaart verklaart de Minister van Verkeer en Waterstaat de nationale strippenkaart ongeldig. Vanaf dat moment krijgt de provincie Utrecht meer vrijheid in het bepalen van tarieven. Deze nota behandelt het tariefbeleid voor het openbaar vervoer in het licht van de komst van de OV-chipkaart. Per hoofdstuk zijn voorstellen voor te nemen besluiten opgenomen. Deze besluiten worden tevens hieronder weergegeven.

## Doelstelling tariefbeleid

Allereerst is het zaak om de uitgangspunten voor het tariefbeleid vast te stellen. Deze zijn afgeleid van de doelstellingen van het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht. Voor meer informatie zie paragraaf 1.3.

BESLUIT 1	De <b>doelstellingen</b> van het tariefbeleid voor de OV-chipkaart zijn: <ol style="list-style-type: none"><li>het marktaandeel van openbaar vervoer laten groeien of ten minste behouden bij groeiende mobiliteit</li><li>de sociale functie waarborgen</li><li>bijdrage aan de kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer leveren</li></ol>
-----------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## Landelijke afspraken en gezamenlijk optrekken met BRU

De vervoerautoriteiten voor het stads- en streekvervoer maken landelijke afspraken over de hoofdlijnen van het nieuwe tariefsysteem. Voor meer informatie zie paragraaf 2.2.

BESLUIT 2	De provincie onderschrijft de noodzaak van <b>landelijke afspraken</b> met betrekking tot een vast opstaptarief en met decentraal vast te stellen kilometertarieven. De provincie onderschrijft de het belang van het zoveel mogelijk gezamenlijk optrekken met het BRU in het tariefbeleid.
-----------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## Tariefvrijheid

De provincie bepaalt hoeveel tariefvrijheid zij de vervoerders wil geven. Voor meer informatie zie paragraaf 2.3.

BESLUIT 3	De provincie geeft de vervoerders enige <b>tariefvrijheid</b> zodat zij invulling kunnen geven aan de hun toebedeelde opbrengstverantwoordelijkheid. De provincie stelt grenzen aan deze vrijheid om te zorgen dat het tarieven passen binnen de in besluit 1 genoemde doelstellingen.
-----------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## Tariefniveau

Hoeveel mogen de nieuwe tarieven afwijken van de bestaande? En hoe wordt de beperkte kostenstijging (die de invoering van de OV-chipkaart met zich meebrengt) gedekt? Onderstaande besluiten geven de prioriteiten en randvoorwaarden aan. Voor meer informatie zie hoofdstuk 3.

BESLUIT 4

- Bij het bepalen van de nieuwe tarieven stelt de provincie de volgende **prioriteiten**:
- a. Handhaving van het voorzieningenniveau heeft een hogere prioriteit dan handhaving van het tariefniveau.
  - b. Wanneer bijdragen van rijk niet dekkend zijn, zal om het voorzieningenniveau te handhaven bekeken worden of het gemiddelde tariefniveau door tariefdifferentiatie dient te worden verhoogd waarbij kwetsbare groepen ontzien worden, of dat de provincie de hoogte van haar OV-exploitatiebudget heroverweegt.

BESLUIT 5

- Bij het bepalen en invoeren van de nieuwe tarieven stelt de provincie de volgende **randvoorwaarden**:
- a. Het maatschappelijk draagvlak voor de invoering van de chipkaart wordt niet ondergraven, blijvend uit het aantal openbaar vervoergebruikers minimaal gelijk blijft.
  - b. De vervoerders dragen gezamenlijk zorg voor een goede en tijdige voorlichting aan de reizigers.

## Spits- en daltarief

Mobiliteitssturing en kostendekking zijn gediend met de invoering van een spits- en een daltarief. Voor meer informatie zie paragraaf 4.2.

BESLUIT 6

- a. De provincie streeft in ieder geval gedurende de invoering als het gaat om tariefdifferentiatie naar zoveel mogelijk rust aan het tarievenfront
- b. De provincie houdt de mogelijkheid open om tariefdifferentiatie naar spits en dal in te voeren wanneer onvoldoende financiering ontstaat van het voorzieningenniveau
- c. De afbakening van eventuele spits tijden en daltijden, wordt met het BRU en met aangrenzende vervoerautoriteiten afgestemd.
- d. Jongeren en ouderen worden gecompenseerd (zie besluit 7).

## Doelgroepkortingen

Welke doelgroepen wil de provincie korting verlenen? Voor meer informatie zie paragraaf 4.3.

BESLUIT 7	<p>Met betrekking tot <b>kortingen voor doelgroepen</b> kiest de provincie voor het volgende:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>Jongeren en ouderen behouden hun bevoorrechte positie. Voor deze doelgroepen worden daartoe abonnementsvervangende proposities ontwikkeld.</li><li>Kinderen zonder abonnementsvervangende propositie ontvangen geen korting in de spits. De korting in de daluren wordt verhoogd ter compensatie van het effect van een hoger spitstarief.</li><li>Ouderen zonder abonnementsvervangende propositie ontvangen geen korting in de spits. De korting in de daluren wordt verhoogd ter compensatie van het effect van een hoger spitstarief.</li><li>Van verdere doelgroepkortingen wordt afgezien wanneer het draagvlak van het openbaar vervoer daardoor wordt aangetast.</li><li>Het staat vervoerders vrij om grootgebruikcontracten met bedrijven af te sluiten</li></ol>
-----------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## Andere vormen van tariefdifferentiatie

Voor meer informatie zie paragraaf 4.4.

BESLUIT 8	<p>Met betrekking tot <b>overige vormen van tariefdifferentiatie</b> kiest de provincie voor het volgende:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>Voor verschillende modaliteiten (trein, bus en collectief vraagafhankelijk vervoer) zullen zoals ook nu het geval is verschillende tarieven gelden.</li><li>Vervoerders worden aangemoedigd om middels tariefdifferentiatie (bijv. kwantumkorting) meer klanten te trekken of klanten te verleiden tot frequenter gebruik.</li><li>De mogelijkheid van een eenheidstarief of voordelige tarieven in bepaalde gebieden of op bepaalde trajecten wordt opengehouden.</li><li>Wervingsacties met tijdelijke kortingen om (nieuwe) reizigers trekken zijn toegestaan. Daarbij worden door de provincie Utrecht vervoerswerving en opbrengstderving tegen elkaar afgewogen.</li></ol>
-----------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## Hoe verder

Het proces dat gevolgd wordt bij de uitwerking van de tarieven is geschetst in hoofdstuk 5.

BESLUIT 9	<p>Het in deze nota vastgelegde tariefbeleid vormt de basis voor de <b>uitwerking van de tarieven</b>. Daarbij zal worden overlegd met Amersfoort, de vervoerders, de consumentenorganisaties, het BRU en andere aangrenzende vervoerautoriteiten.</p>
-----------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------





# 1. Inleiding

Deze nota behandelt het tariefbeleid voor het openbaar vervoer in het licht van de komst van de OV-chipkaart. De nota is opgebouwd uit vijf hoofdstukken. Dit eerste hoofdstuk beschrijft de achtergrond en werkwijze van het OV-chipkaartsysteem. Daarna wordt de doelstelling van het tariefbeleid beschreven. Het tweede hoofdstuk is toegespitst op de mate van tariefvrijheid die aan de vervoerders kan worden gegeven. Het derde hoofdstuk gaat in op het tariefniveau. Tariefdifferentiatie komt in het vierde hoofdstuk aan bod. Het vijfde hoofdstuk sluit de nota af door het vervolgetraject te beschrijven. In ieder hoofdstuk zijn voorstellen voor de te nemen besluiten opgenomen. Deze besluiten zijn ook opgenomen in de samenvatting.

## 1.1. De komst van de OV-chipkaart

De OV-chipkaart leidt tot een ander tariefsysteem voor het openbaar vervoer. De belangrijkste verschillen voor de opdrachtgever kunnen als volgt worden samengevat:

- De strippenkaart is gebaseerd op zones. De OV-chipkaart biedt de mogelijkheid om het tarief te baseren op gereisde kilometers en op landelijk niveau bestaat overeenstemming om dit ook te doen, omdat met een kilometertarief voor reizigers tot eerlijkere tarieven kan leiden dan dat met het huidige zonesysteem gebeurt.
- Met de OV-chipkaart krijgen de vervoerautoriteiten tariefvrijheid. De chipkaart biedt toegang tot al het openbaar vervoer in Nederland maar het tarief kan per concessie of buslijn verschillen.
- De chipkaart biedt veel meer mogelijkheden voor tariefdifferentiatie.

De provincie is opdrachtgever voor vijf openbaar vervoerconcessies en verantwoordelijk voor de tariefstelling<sup>1</sup>. Daarbij gaat het enerzijds om de prijs die de reiziger moet betalen en anderzijds om de opbrengsten die nodig zijn om een zeker voorzieningenniveau te kunnen bieden. De provincie is met de vervoerders in gesprek over de invoering van de OV-chipkaart in elk van de concessiegebieden. Daarbij spelen financiële aspecten een belangrijke rol. Mede daarom is het noodzakelijk om de kaders voor het nieuwe tariefsysteem vast te stellen.

Het tariefbeleid wordt behandeld aan de hand van de volgende vragen:

- Wat is en wordt landelijk vastgelegd en wat niet?
- Hoeveel tariefvrijheid geeft de provincie aan de vervoerders?
- In welke mate mogen de nieuwe tarieven afwijken van de bestaande?
- In hoeverre mogen spits- en daltarieven van elkaar verschillen?
- Welke doelgroepen wil de provincie korting verlenen?
- Welke andere opties voor tariefdifferentiatie wil de provincie benutten?

Daarnaast komen bij de invoering van de chipkaart de volgende zaken aan de orde:

- Kaartdistributie en service aan reizigers (nota Distributiebeleid OV-chipkaart).
- De communicatie naar reizigers en burgers over de OV-chipkaart (nota Communicatiebeleid OV-chipkaart).

Omwille van de helderheid over deze zaken wordt te zijner tijd separaat gerapporteerd.

---

<sup>1</sup> Voor het stadsvervoer van Amersfoort is het concessiebeheer gedelegeerd aan de gemeente; de provincie is eindverantwoordelijk.

## 1.2. Beschrijving chipkaartsysteem

Deze paragraaf geeft een korte beschrijving van het chipkaartsysteem.

### Van strip naar chip

In heel Nederland worden de treinkaartjes, strippenkaarten en OV-abonnementen vervangen door de OV-chipkaart. De voordelen kunnen als volgt worden samengevat<sup>2</sup>.

Voordelen voor de reiziger	
<b>Makkelijk</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Met één kaart overal reizen</li><li>▪ Makkelijk overstappen</li><li>▪ Geen zones meer</li><li>▪ Reizen zonder geld op zak</li></ul>
<b>Eerlijk</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Betalen per kilometer</li><li>▪ Minder zwartrijden</li></ul>
<b>Slim</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Beter en flexibeler aanbod (zowel prijs als vervoersaanbod)</li></ul>

Een nadeel voor de reiziger kan zijn dat hij te maken krijgt met een nieuwe manier van reizen en betalen. Bij de overgang naar eerlijkere tarieven (betalen per gereisde kilometer) is het onvermijdbaar dat bepaalde ritten duurder (maar ook andere weer voordeliger) worden.

Voordelen voor de provincie	
<b>Beleidssteuning</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Meer gerichte stimulering van het OV</li><li>▪ Doelgroepgerichte marketing</li></ul>
<b>Informatie</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Meer inzicht in gebruik en behoefte</li><li>▪ Meer inzicht in tarieven en opbrengsten</li></ul>
<b>Kwaliteit</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Moderne uitstraling van het openbaar vervoer</li></ul>

Een nadeel voor de provincie is dat het systeem van de OV-chipkaart de nodige investeringen in techniek en communicatie met zich meebrengt.

### Check-in check-out

Voor het stads- en streekvervoer wordt uitgegaan van het 'check-in check-out' principe. Dit houdt in dat men bij het instappen én bij het uitstappen de kaart langs een kaartlezer haalt. Reist men volgens het standaardtarief, dan wordt bij het instappen een maximale ritprijs afgeboekt en bij het uitstappen de werkelijke ritprijs bepaald en het teveel betaalde teruggeboekt. Dit systeem

<sup>2</sup> Deels ontleend aan een presentatie van Connexxion aan Commissie IME van de provincie Utrecht d.d. 24 maart 2005.

waarbij de reiziger niet vooraf zijn reis kenbaar hoeft te maken wordt reizend specificeren genoemd.

### Soorten kaarten

Het OV-chipkaartsysteem kent drie typen kaarten:

- Een **anonieme** kaart met een elektronische beurs. Deze kan bij een automaat worden opgeladen en is overdraagbaar.
- Een **persoonsgebonden** kaart die doelgroepkortingen mogelijk maakt en die de mogelijkheid biedt om de elektronische beurs automatisch op te laden ('auto-reload') waarbij de kosten van giro- of bankrekening worden afgeschreven.
- Een niet-oplaadbare **wegwerpkaart**.

Groepskaarten waarbij meer reizigers tegelijk met één kaart dezelfde reis tegen een gereduceerd tarief reizen past niet in het systeem: iedere reiziger heeft een eigen kaart nodig. *Groepstarieven* zijn echter niet bij voorbaat uitgesloten.

### Tarieven in relatie tot het soort kaart

Om te reizen volgens het standaardtarief (zie paragraaf 2.2) gebruikt men de elektronische beurs. Deze kan worden opgeladen in automaten. De huidige losse kaartjes (bijvoorbeeld een enkele rit of een dagkaart) zijn straks verkrijgbaar op een voorgeprogrammeerde wegwerpkaart.

Wil men een abonnement of een vorm van korting, dan wordt dit als 'propositie' (reisproduct) op de kaart geschreven. Voor persoonsgebonden abonnementen (bijv. 65+ korting) heeft men een persoonsgebonden OV-chipkaart nodig. Anonieme abonnementen (bijvoorbeeld kwantumkorting) kunnen op een anonieme OV-chipkaart worden geschreven.

### Spelers en hun rollen

Het Ministerie van Verkeer & Waterstaat is opdrachtgever van de NS. De Minister kan het besluit nemen de Nationale strippenkaart af te schaffen, zodat er niet tot in de lengte van dagen een papieren variant naar de OV-chipkaart blijft bestaan.

De provincies en kaderwetgebieden zijn als concessieverleners verantwoordelijk voor de tariefstelling. Ook zij kunnen de concessiehouders (de vervoerbedrijven) opdracht geven tot invoering van de OV-chipkaart in hun concessiegebied.

TransLink Systems (TLS) is een bedrijf dat is opgericht door de grootste OV-bedrijven<sup>3</sup> om het OV-chipkaartsysteem op nationaal niveau te ontwikkelen. TLS vervult drie rollen:

- Scheme provider: ontwikkelt het systeem, stelt de specificaties vast en certificeert de apparatuur van de vervoerbedrijven.
- Kaartuitgever: geeft de kaarten uit, bepaalt de prijs van de kaart en beheert de float. De rol wordt vervuld door dochter TLS-CI.
- Clearing operator: verwerkt de transactiegegevens, verdeelt de opbrengsten en rekent af.

De vervoerbedrijven vervullen in het chipkaartsysteem twee rollen:

- Dienstverlener: vervoert reizigers en geeft informatie en service.

---

<sup>3</sup> NS, GVB (stadsvervoer Amsterdam), RET (stadsvervoer Rotterdam), HTM (stadsvervoer Den Haag) en Connexxion (streekvervoer)

- Producteigenaar: bepaalt reisproducten en tarieven (cf. de afspraken met de concessieverlener)

De consumentenorganisaties behartigen de belangen van de reiziger. Zij zien er op toe dat de vervoerbedrijven en overheden de reiziger niet uit het oog verliest.

### **Invoeringstraject**

Het invoeringstraject kent 5 stappen, zie de hiernavolgende tabel. Op dit moment bevindt het invoeringstraject zich in stap 3. Het ontwikkelen en testen heeft vertraging opgelopen waardoor de eerste toepassing in Rotterdam is uitgesteld.

<b>Invoeringstraject OV-chipkaart</b>	
<b>1. Ontwikkelen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ TLS, NS, RET, Connexxion en leverancier East-West ontwikkelen en testen het systeem</li> <li>▪ Ook andere vervoerders starten met het invoeringstraject</li> <li>▪ Provincies en kaderwetgebieden maken landelijke afspraken over het tariefsysteem</li> <li>▪ Provincies en kaderwetgebieden maken met hun vervoerbedrijven afspraken over tarieven en invoering</li> <li>▪ Provincies en kaderwetgebieden sluiten een overeenkomst met de Minister van V&amp;W</li> </ul>
<b>2. Launch Rotterdam</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eerste toepassing in Rotterdam: op de Hoekse lijn, de metro en de zuidelijke streeklijnen</li> <li>▪ De launch moet bewijzen dat het systeem werkt</li> </ul>
<b>3. Besluiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Minister V&amp;W besluit op basis van de opgedane ervaring wel of niet tot landelijke invoering.</li> <li>▪ De Nederlandse Bank verleent TLS de EGI-status<sup>4</sup> (noodzakelijke vergunning om betaalkaarten te mogen uitgeven).</li> </ul>
<b>4. Uitrollen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reizigers worden geïnformeerd middels grote campagnes</li> <li>▪ Een paar miljoen kaarten worden gedistribueerd</li> <li>▪ Alle vervoerbedrijven implementeren het systeem</li> <li>▪ Na invoering worden chipkaart en strippenkaart tijdelijk naast elkaar gebruikt</li> </ul>
<b>5. Strippenkaart afschaffen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De minister van V&amp;W besluit de strippenkaart en het nationale tariefsysteem af te schaffen. Vanaf dat moment reist men met de OV-chipkaart. Voor sommige abonnementen is wellicht een langere overgangperiode nodig.</li> </ul>

<sup>4</sup> Wordt deze status niet verleend dan bestaat de mogelijkheid dat OV-chipkaart geen betaalkaart wordt (bijvoorbeeld bloemetje in kiosk of parkeermeter), maar dat de kaart alleen in het openbaar vervoer kan worden gebruikt.

### 1.3. Doelstelling tariefbeleid

#### Doelstellingen SMPU

Het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht (SMPU) bevat drie hoofddoelstellingen die betrekking hebben op bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving.

*"Het eerste hoofddoel is het realiseren van een doelmatig verkeers- en vervoersysteem om de bereikbaarheid in en van de provincie Utrecht en de Randstad te waarborgen."*

Een doelmatig verkeers- en vervoersysteem vraagt om:

- een vastgesteld kwaliteitsniveau
- optimale benutting van de capaciteit
- een goede overstapgelegenheid

Met betrekking tot het openbaar vervoer beschrijft het SMPU de volgende doelen:

- *"Het openbaar vervoer levert een bijdrage aan de bereikbaarheid van de provincie Utrecht. Het openbaar vervoer (bus en trein) in Midden-Nederland behoudt bij stijgende personenmobiliteit het marktaandeel (stijging aantal reizigers).*
- *De sociale functie van het openbaar vervoer wordt gewaarborgd.*
- *De kwaliteit (onder meer toegankelijkheid en sociale veiligheid) van het openbaar vervoer wordt verbeterd."*

#### Tariefbeleid

Realisatie van de doelstellingen vraagt om goed openbaar vervoer én om een betaalbaar tarief voor de reiziger. Dit zijn twee deels tegenstrijdige belangen waarin een balans gevonden moet worden. Het tarief dat reizigers betalen maken deel uit van de financiering van het openbaar vervoer. Bij een hoog tarief en een zeker budget voor OV-exploitatie is een hoger voorzieningenniveau mogelijk dan bij een laag tarief. Daartegenover staat dat een laag tarief aantrekkelijker voor reizigers is dan een hoog tarief.

De tariefstelling is tevens van belang voor het functioneren van de openbaar vervoerbranche. Reizigeropbrengsten vormen voor vervoerbedrijven een prikkel tot klantgerichtheid. Om de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren dienen voorwaarden te worden gecreëerd voor een economisch voldoende gezonde vervoerssector<sup>5</sup>.

In het hiernavolgende voorstel zijn de SMPU-doelstellingen vertaald in doelen met betrekking tot het tariefbeleid voor de invoering van de OV-chipkaart.

#### Voorstel

BESLUIT 1

De **doelstellingen** van het tariefbeleid voor de OV-chipkaart zijn:

- a. het marktaandeel van openbaar vervoer laten groeien of ten minste behouden bij groeiende mobiliteit
- b. de sociale functie waarborgen
- c. bijdrage aan de kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer leveren

<sup>5</sup> Met economisch voldoende gezond wordt een sector bedoeld waarbij minimale rendementseisen kunnen worden behaald.

## 2. Tariefvrijheid

### 2.1. De rol van de provincie

De vervoerautoriteiten voor het stads- en streekvervoer zijn de 12 provincies en de 7 WGR-plusregio's (de voormalige kaderwetgebieden). De vervoerautoriteiten beschikken over bevoegdheden die zijn vastgelegd in de Wet Personenvervoer 2000:

- Tarieven vaststellen
- Concessies verlenen, wijzigen en beëindigen

De tariefvrijheid is tot nu toe beperkt gebleven door het landelijke tariefsysteem op basis van de strippenkaart. Met de invoering van de OV-chipkaart krijgen de vervoerautoriteiten daadwerkelijk meer vrijheid. Dit enerzijds door de technische mogelijkheden en anderzijds doordat de Nationale Strippenkaart en systeem van sterabonnementen zullen verdwijnen.

De tariefvrijheid wordt op vier niveaus ingevuld, waarbij geldt hoe meer er op een hoger niveau vastligt, hoe minder vrijheid er over blijft:

- Landelijke afspraken tussen vervoerautoriteiten
- Regionale afspraken tussen vervoerautoriteiten
- Beleid provincie
- Tariefvrijheid vervoerders

Uiteindelijk ontstaat er *keuzevrijheid* voor reizigers uit diverse reisproducten met bijbehorende tarieven.

### 2.2. Landelijke afspraken en gezamenlijk optrekken met BRU

#### Vraagstelling

Wat is en wordt landelijk vastgelegd voor het stads- en streekvervoer en wat niet? Mag tariefbeleid verschillen met BRU

#### Doel

Op landelijk niveau maken vervoerautoriteiten afspraken over het tariefsysteem, voor zover dat nodig is om te zorgen dat reizigers onbelemmerd in heel Nederland kunnen reizen. Binnen dat kader staat het de vervoerautoriteiten vrij om de tarieven te bepalen. Tarieven kunnen desgewenst per concessiegebied of zelfs op trajectniveau verschillen.

#### Tariefsysteem

De vervoerautoriteiten (provincies en kaderwetgebieden) voeren landelijk overleg op ambtelijk niveau over de invoering van de OV-chipkaart. Besluitvorming vindt via de IPO en SKVV plaats. In december (2005), januari en juni (2006) zijn speciale tariefbijeenkomsten gehouden met vervoerders (inclusief de NS) en ambtelijke vertegenwoordigers van de 19 vervoersautoriteiten. De resultaten van deze bijeenkomsten worden in een werkgroep omgevormd tot een landelijk advies. Iedere decentrale overheid heeft vrijheden, maar probeer zoveel mogelijk een gelijke benadering te kiezen. Voor wat betreft het tariefsysteem is het beeld op hoofdlijnen:

- Het standaard tarief voor het stads- en streekvervoer zal bestaan uit een opstaptarief (vaste voet) plus een afstandsafhankelijk tarief (waarschijnlijk een bedrag per gereisde

kilometer). Per reis betaalt men eenmaal het opstaptarief, ongeacht het aantal overstappen.

- Er wordt gewerkt aan één landelijk opstaptarief voor het stads- en streekvervoer. Hierdoor wordt het mogelijk dat de prijs van de heen- en terugreis hetzelfde is. Daarmee wordt ook voorkomen dat verschillen in opstaptarief achteraf tussen concessies moeten worden verrekend. De hoogte van het opstaptarief is nog onderwerp van discussie.
- De vervoerautoriteiten zijn vrij om het kilometertarief vast te stellen. Ook een eenheidstarief (bijvoorbeeld een vaste prijs voor een hele stad of gemeente) behoort tot de mogelijkheden, evenals een naar afstand variërend kilometertarief. Het laatste is een mogelijkheid om zowel voor korte als lange afstanden te zorgen dat het nieuwe standaardtarief niet teveel afwijkt van het huidige zonetarief. Dit is van belang voor de acceptatie van de reiziger en om per concessie de opbrengsten te kunnen beheersen.
- Er wordt in de overgangsfase gestreefd naar opbrengstneutraliteit: bij een gelijk aantal reizigerkilometers zijn de reizigeropbrengsten bij de OV-chipkaart gelijk aan die van het huidige tariefsysteem. Opbrengstneutraliteit betekent dat er op individuele basis flinke tariefsverhogingen kunnen komen. Dit is nodig om te voorkomen dat er, net als in 1980 bij invoering van de strippenkaart en later in Göteborg 20-30% opbrengstverlies wordt geleden, vanwege een uitgangspunt dat er niemand meer dan 10% op achteruit mag gaan. Het financiële gat dat kan ontstaan door tariefsneutraliteit wordt aangevuld door het rijk.
- Voorlopig handhaven van de kortingsgroepen die in het huidige tariefsysteem ook korting genieten (ouderen en jongeren). Zie paragraaf 4.3.
- Er wordt gewerkt aan (een) landelijke opvolger(s) van het sterabonnement: de abonnementsvervangende propositie.

Voor meer gedetailleerde informatie zie bijlage 2.

Door de vervlechting van het openbaar vervoernetwerk met het BRU wordt gestreefd naar het zoveel mogelijk gezamenlijk optrekken in het tariefbeleid. Kilometertarieven die BRU en provincie hanteren zijn idealiter gelijk.

### Voorstel

BESLUIT 2

De provincie onderschrijft de noodzaak van **landelijke afspraken** met betrekking tot een vast opstaptarief en met decentraal vast te stellen kilometertarieven.  
De provincie onderschrijft de het belang van het zoveel mogelijk gezamenlijk optrekken met het BRU in het tariefbeleid.

## 2.3. Tariefvrijheid vervoerders

### Vraagstelling

Hoeveel tariefvrijheid geeft de provincie aan de vervoerders? Om de argumentatie te verhelderen worden eerst de twee uitersten geschetst:

- de provincie bepaalt alle tarieven
- de vervoerder wordt volledig vrijgelaten

Let wel: in beide gevallen is de provincie de bevoegde instantie die uiteindelijk de tarieven *vaststelt*. Het gaat hier om de vraag of de vervoerder wel of de ruimte krijgt om voorstellen te ontwikkelen en marketing te bedrijven.

<b>De provincie bepaalt alle tarieven</b>	<b>De vervoerder wordt volledig vrijgelaten</b>
<p>Argumenten voor:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ De provincie kan waarborgen dat de tarieven haar beleidsdoelstellingen ondersteunen.</li><li>▪ De provincie zorgt dat de tarieven betaalbaar blijven.</li><li>▪ Het handhaven van relatief lage tarieven voorkomt dat reizigers afhaken (en voor de auto kiezen).</li><li>▪ Alleen de provincie kan zorgen voor eenheid en samenhang in de tarieven voor verschillende concessiegebieden.</li></ul>	<p>Argumenten voor:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ De vervoerder beschikt over de kennis van de markt en het is zijn vak om de markt te bewerken.</li><li>▪ De vervoerder is opbrengstverantwoordelijk en draagt het opbrengstrisico.</li><li>▪ Maximalisatie van opbrengsten, waarmee het voorzieningenniveau kan worden verbeterd.</li><li>▪ Bij aanbestedingen krijgen de vervoerders meer mogelijkheden om gunstigere biedingen doen op de te vergeven concessies</li></ul>

### Overwegingen

Voor de lopende concessies ligt de opbrengstverantwoordelijkheid inclusief een financieel risico bij de vervoerders. Wanneer de vervoerders enige tariefvrijheid worden gegund, kunnen zij invulling geven aan die verantwoordelijkheid. Verder zijn de vervoerders als beste in staat om middels tariefdifferentiatie en tariefacties nieuwe reizigers aan te trekken.

Naast haar rol als opdrachtgever voor openbaar vervoer heeft de provincie een maatschappelijke verantwoordelijkheid. Om die reden dient de provincie maatschappelijk onaanvaardbare tariefstijgingen te voorkomen. Verder is het zaak dat het tariefbeleid een bijdrage levert aan het provinciale mobiliteitsbeleid.

### Voorstel

BESLUIT 3	De provincie geeft de vervoerders enige <b>tariefvrijheid</b> zodat zij invulling kunnen geven aan de hun toebedeelde opbrengstverantwoordelijkheid. De provincie stelt grenzen aan deze vrijheid om te zorgen dat het tarieven passen binnen de in besluit 1 genoemde doelstellingen.
-----------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



## 3. Tariefniveau

### Vraagstelling

In welke mate mogen de nieuwe tarieven afwijken van de bestaande tarieven? Conform de beleidsdoelstellingen van de provincie moet het tariefniveau zodanig zijn:

- dat openbaar vervoer betaalbaar is voor de reiziger (waarborging sociale functie) en
- dat de reizigeropbrengsten voldoende zijn om het gewenste voorzieningenniveau duurzaam te realiseren.

In dit hoofdstuk worden beide invalshoeken besproken, waarna de prioriteitsstelling aan de orde komt.

### 3.1. Betaalbare prijs

Een betaalbare prijs is van belang voor mensen die niet over een auto (kunnen) beschikken en om de bereikbaarheid van de provincie als alternatief naast de auto te bevorderen. Bij de overgang van strippenkaart naar OV-chipkaart dienen verschillen in tarief tot het minimum te beperkt te blijven. Grote verschillen ondergraven bovendien het draagvlak voor de invoering van de chipkaart.

Echter, de overgang van strippenkaart naar OV-chipkaart leidt hoe dan ook tot prijsverschillen: het strippenkaarttarief is gebaseerd op zones en kent daardoor sprongen. De chipkaart maakt het mogelijk om een kilometertarief in te voeren waardoor tariefsprongen worden vermeden en het systeem daarmee rechtvaardiger is voor de reiziger. Ook hoeft de reiziger zich dan niet meer te verdiepen in het aantal te reizen zones. De overgang van een zone- op een kilometertarief heeft als consequentie dat de prijzen voor individuele reizen niet gelijk blijven; als het tariefniveau gemiddeld gelijk blijft, wordt een deel van de verplaatsingen (iets) duurder en een deel (iets) goedkoper. Ook het feit dat de huidige zones niet overal even groot zijn leidt bij overgang op een kilometertarief tot prijsverschillen. Prijsverschillen voor individuele reizen zijn onvermijdbaar. Er moet worden gezorgd dat het gemiddelde tariefniveau bij invoering van de chipkaart niet teveel afwijkt van het huidige.

De OV-chipkaart biedt meer mogelijkheden om tarieven te differentiëren. Vooral frequente openbaar vervoerreizigers zullen hier gebruik van maken om het voor hen voordeligste tarief te kiezen. Met tariefdifferentiatie ontstaan mogelijkheden om reizigers te verleiden tot frequenter gebruik van het openbaar vervoer.

### 3.2. Voorzieningenniveau

Het voorzieningenniveau van het openbaar vervoer wordt bepaald door de reizigeropbrengsten en het exploitatiebudget van de provincie.

Met de invoering van de OV-chipkaart zullen de exploitatiekosten als gevolg van het nieuwe systeem structureel met enkele procenten toenemen. Ook zal een beperkt deel van de hoge investeringskosten uit de exploitatie moeten worden gedekt. De financiering van de invoering van het chipkaartsysteem is opgebouwd uit:

- de verkoop van de kaart
- de migratiesubsidie van het rijk, bedoeld om de meerkosten van de overgangsfase te dekken
- de subsidies van het rijk voor pilot-projecten

- de meeropbrengsten van tariefdifferentiatie
- een eventuele investering van de vervoerders
- een eventuele bijdrage van de provincie

Meeropbrengsten vormen een onmisbaar deel van de financiering. Meeropbrengsten zijn mogelijk door het vervoeren van meer reizigers. Ook kunnen door een stijging van het gemiddelde tariefniveau meer opbrengsten worden verkregen. De vraag is binnen welke grenzen tariefstijging wordt toegestaan. Landelijk wordt het idee van opbrengstneutraliteit omarmd: de totale reizigeropbrengsten zijn bij huidig tariefsysteem en de OV-chipkaart even hoog bij een gelijk aantal reizigerkilometers. Omdat de exploitatiekosten bij een OV-chipkaart hoger zijn dan bij de strippenkaart is het de vraag wie er voor het tekort gaat opdraaien.

### 3.3. Prioriteiten

De vraag is hoe de hogere exploitatiekosten van de OV-chipkaart worden gefinancierd. Wanneer bijdragen van Rijk en provincie niet dekkend zijn zal een keus moeten worden gemaakt: handhaving van het tariefniveau, handhaving van het voorzieningenniveau of een combinatie?

#### Overwegingen

De doelstellingen van het SMPU met betrekking tot bereikbaarheid en leefomgeving zijn het beste gediend met een handhaving van het voorzieningenniveau. Een beperkte tariefstijging van 5% door tariefdifferentiatie kan hieraan bijdragen (hoofdstuk 4).

Voor stads- en streekvervoer wordt doorgaans uitgegaan van een prijselasticiteit van -0,3 (dat betekent dat bij een gemiddelde prijsstijging van 10% een vraaguitval van 3% ontstaat).

#### Voorstel

BESLUIT 4	<p>Bij het bepalen van de nieuwe tarieven stelt de provincie de volgende <b>prioriteiten</b>:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Handhaving van het voorzieningenniveau heeft een hogere prioriteit dan handhaving van het tariefniveau.</li> <li>b. Wanneer bijdragen van rijk niet dekkend zijn, zal om het voorzieningenniveau te handhaven bekeken worden of het gemiddelde tariefniveau door tariefdifferentiatie dient te worden verhoogd waarbij kwetsbare groepen ontzien worden, of dat de provincie de hoogte van haar OV-exploitatiebudget heroverweegt.</li> </ol>
-----------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

BESLUIT 5	<p>Bij het bepalen en invoeren van de nieuwe tarieven stelt de provincie de volgende <b>randvoorwaarden</b>:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Het maatschappelijk draagvlak voor de invoering van de chipkaart wordt niet ondergraven, blijkend uit het aantal openbaar vervoergebruikers minimaal gelijk blijft.</li> <li>b. De vervoerders dragen gezamenlijk zorg voor een goede en tijdige voorlichting aan de reizigers.</li> </ol>
-----------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## 4. Tariefdifferentiatie

### 4.1. Mogelijkheden

De OV-chipkaart biedt vele mogelijkheden voor tariefdifferentiatie. Differentiatie is in de huidige situatie ook mogelijk. Omdat de chipkaart meer inzicht geeft in het reisgedrag kan dit marketinginstrument veel gericht toegepast worden.

Opties tariefdifferentiatie
<p><b>Differentiatie naar:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Tijd: tijdstip (spits/dal), dagsoort (werkdag/weekend) of seizoen (zomer/winter)</li><li>▪ Doelgroep: ouderen, jongeren, werknemers van een bedrijf, ...</li><li>▪ Kwantiteit: aantal kilometers per reis, aantal reizen of aantal kilometers per periode</li><li>▪ Modaliteit: trein, bus, CVV, ...</li><li>▪ Trajecten: bijv. als concurrentie van de auto</li><li>▪ Gebied: bijv. een eenheidstarief voor een stad of gemeente</li><li>▪ Acties: tijdelijke aanbiedingen om nieuwe reizigers te werven.</li><li>▪ Mobiliteitsbeleid: OV-tarieven die qua plaats en tijd worden afgestemd met een toekomstige kilometerheffing in het autoverkeer. Goed voor milieu etc.</li></ul>

In de hiernavolgende paragrafen worden de verschillende opties besproken.

### 4.2. Spits- en daltarief

#### Overwegingen

Landelijk is het beleid om in de introductiefase zo veel mogelijk rust aan het tarievenfront in acht te nemen. De overgang van strip naar chip betekent al veel gewenning en bij grote tarief fluctuaties, in vergelijking met de huidige situatie, is het risico dat de OV-chipkaart moeilijker geaccepteerd wordt. Om die reden wordt invoering van spits-daltarief pas voorzien in de periode na de introductiefase, vanaf circa 2009. Wanneer bijdragen van rijk en provincie onvoldoende zijn om de OV-chipkaart en het voorzieningenniveau (zie paragrafen 3.2 en 3.3) te financieren, wordt de mogelijkheid overwogen om spitstoeslagen en/ of dalkortingen te introduceren. Deze toeslagen en kortingen kunnen op het reguliere tarief worden toegepast.

Daarnaast kan het tevens bijdragen aan het verminderen van de spitsdrukke en het beter benutten van de capaciteit in de daluren. In de spitsen worden zowel wegen als openbaar vervoer zwaar belast. Daar komt bij dat de kosten van spitsvervoer relatief duur zijn, aangezien de spits de omvang van het wagenpark bepaalt en er extra materieel wordt ingehuurd. Verkeer en vervoer in de spits blijft daarom bij voorkeur beperkt tot reizigers die niet op een ander tijdstip kunnen reizen. Tariefdifferentiatie naar spits en dal, zoals nu al bestaat bij de trein, kan hieraan bijdragen. Het zorgt er voor dat de tarieven de werkelijke kosten beter weerspiegelen.

In de daluren is er restcapaciteit. Het is daarom zinvol om reizigers te stimuleren buiten de spitsen te reizen wanneer dat mogelijk is. Het verlagen van het tarief in de daluren kan hieraan bijdragen. De dalurenkorting kan wellicht ook worden uitgebreid tot de zondag.

Spitsvervoer is veelal noodzakelijk vervoer en daardoor minder prijsgevoelig dan het vervoer in daluren. De invoering van hogere spits- en lagere daltarieven hoeft daarom niet te leiden tot vraaguitval en kan zelfs leiden tot een stijging van het vervoergebruik, doordat extra reizigers worden aangetrokken door het daltarief.

### **Gevolgen voor reizigers**

Een hoger spitstarief:

- De kosten van het woon-werkverkeer worden vaak door de werkgever vergoed. Een aanzienlijk deel van de forensen zal daarom geen nadeel ondervinden van een hoger spitstarief.
- Scholieren worden daarentegen wel geraakt door een hoger spitstarief. Ook studenten en ouderen kunnen nadeel ondervinden van een hoger spitstarief. De provincie wil deze groepen tegemoetkomen. Dit wordt uitgewerkt in paragraaf 4.3.

Een lager daltarief:

- Voor woon-winkelverkeer en het bezoeken van stedelijke voorzieningen wordt het OV goedkoper.
- Voor kwetsbare groepen, zoals mensen zonder werk en arbeidsongeschikten, wordt het OV goedkoper (voor zover zij niet tijdens de spits hoeven te reizen).

Om verschuivingen van spits richting dal te laten verschuiven kan het reguliere tarief in stand blijven. Een keuze over spitstoeslagen, reguliertarief en dalkortingen zal afstemming met andere overheden plaatsvinden.

### **Afstemming met het BRU en andere vervoerautoriteiten**

Wanneer BRU of provincie willen kiezen voor de invoering van spits- en daltarieven, vraagt dit om afstemming, om ervoor te zorgen dat het tariefsysteem voor de reiziger begrijpelijk en helder blijft. Voor de reiziger is het belangrijk dat de spitstijden in verschillende concessiegebieden exact gelijk zijn. Het hanteren van verschillende spitstijden zou leiden tot veel verwarring en irritatie. Landelijke afspraken lijken door regionale verschillen niet haalbaar.

Daarnaast kan overwogen worden om de hoogte van spits- en daltarieven gelijk te trekken met het BRU, maar dat is minder noodzakelijk. De hoogte van de verschillende tarieven hangt immers nauw samen met de opbrengsten die nodig zijn om het voorzieningenniveau te handhaven en dit kan voor BRU en provincie verschillen.

### **Voorstel**

BESLUIT 6	<ol style="list-style-type: none"><li>a. De provincie streeft in ieder geval gedurende de invoering als het gaat om tariefdifferentiatie naar zoveel mogelijk rust aan het tarievenfront</li><li>b. De provincie houdt de mogelijkheid open om tariefdifferentiatie naar spits en dal in te voeren wanneer onvoldoende financiering ontstaat van het voorzieningenniveau</li><li>c. De afbakening van eventuele spitstijden en daltijden, wordt met het BRU en met aangrenzende vervoerautoriteiten afgestemd.</li><li>d. Jongeren en ouderen worden gecompenseerd (zie besluit 7).</li></ol>
-----------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### **4.3. Kortingen voor doelgroepen**

#### **Vraagstelling**

Aan welke doelgroepen wil de provincie kortingen verlenen?

Hierbij kan gedacht worden aan:

- jongeren
- ouderen
- studenten
- werknemers

Uit maatschappelijk oogpunt en om het draagvlak voor de invoering van de OV-chipkaart niet te ondergraven is het wenselijk om de bestaande kortingen te handhaven.

#### **Jongeren**

Voor jongeren van 4 tot en met 18 jaar bestaat nu de mogelijkheid om een abonnement tegen gereduceerd tarief aan te schaffen. Kinderen van 4 tot en met 11 jaar kunnen ook met een (roze) strippenkaart tegen gereduceerd tarief reizen. De vraag is of deze kortingsmogelijkheden met de OV-chipkaart geboden moeten worden. En of een korting in spitsuren voor hen moet gelden.

Omdat de jonge abonnementhouders het openbaar vervoer in praktijk veelal gebruiken voor het reizen van en naar school en zij dientengevolge de schooltijden niet het moment van reizen kunnen kiezen, worden zij geraakt door de invoering van een hoger spitstarief. Om deze reden wil de provincie de jonge abonnementhouders hiervoor compenseren.

Om het spitsverkeer te ontlasten de korting voor reizigers van 4 tot en met 11 jaar zonder abonnement buiten de daluren minder noodzakelijk. Geen korting zonder abonnementsvervangende propositie kan worden gecompenseerd door een iets grotere korting te verlenen in de daluren.

#### **Ouderen**

Om dezelfde redenen als hierboven genoemd is het wenselijk de bestaande korting voor ouderen (65+) te handhaven. Ouderen van 65 jaar en ouder kennen dezelfde kortingsmogelijkheden als kinderen van 4 tot en met 11 jaar: ze kunnen tegen gereduceerd tarief een abonnement nemen en met een roze strippenkaart reizen. Om het spitsverkeer te ontlasten en omdat zij doorgaans het reismoment kiest de provincie ervoor de ouderenkorting te beperken tot de daluren. Om ouderen die toch in de spits moeten reizen te compenseren voor het ondervonden nadeel, is het gewenst om in de daluren een iets grotere korting te geven zodat per saldo voor deze groep het effect nihil is.

#### **Studenten**

Ook studenten kunnen nadeel ondervinden van een hoger spitstarief. Studenten krijgen een OV-studentenkaart waarbij men moet kiezen tussen een weekkaart of een weekendkaart. Binnen de geldigheid van de kaart reizen studenten gratis en daarbuiten met korting (roze strippenkaart). Een student met een weekendkaart reist dus door de week op een strippenkaart met reductie; deze groep ondervindt nadeel van een hoger spitstarief. Voor studenten liggen de zaken anders dan bij ouderen of jongeren. Het Ministerie van OCW sluit contracten af met de vervoersector zonder tussenkomst van de decentrale overheden. Over het verstrekken van kortingen neemt de provincie vooralsnog geen beslissingen.

### **Werknemers**

Nu bestaat de mogelijkheid voor vervoerders om grootgebruikcontracten met bedrijven af te sluiten voor het vervoer van werknemers. Werknemers beschikken op die manier over bijvoorbeeld jaarkaarten voor de trein en/ of het stads- en streekvervoer. De chipkaart brengt hier geen wezenlijke verandering in. Er is geen aanleiding om een einde te maken aan het afsluiten van grootgebruikcontracten.

### **Afstemming met het BRU**

Net als met spits-/ daltijden is ook met betrekking tot het doelgroepenbeleid overleg met het BRU wenselijk, omdat de vervoernetwerken vervlochten zijn.

### **Voorstel**

BESLUIT 7

- Met betrekking tot **kortingen voor doelgroepen** kiest de provincie voor het volgende:
- a. Jongeren en ouderen behouden hun bevoorrechte positie. Voor deze doelgroepen worden daartoe abonnementsvervangende proposities ontwikkeld.
  - b. Kinderen zonder abonnementsvervangende propositie ontvangen geen korting in de spits. De korting in de daluren wordt verhoogd ter compensatie van het effect van een hoger spitstarief.
  - c. Ouderen zonder abonnementsvervangende propositie ontvangen geen korting in de spits. De korting in de daluren wordt verhoogd ter compensatie van het effect van een hoger spitstarief.
  - d. Van verdere doelgroepkortingen wordt afgezien wanneer het draagvlak van het openbaar vervoer daardoor wordt aangetast.
  - e. Het staat vervoerders vrij om grootgebruikcontracten met bedrijven af te sluiten.

#### **4.4. Overige vormen**

##### **Vraagstelling**

Welke andere opties voor tariefdifferentiatie wil de provincie benutten of toestaan aan vervoerders?

##### **Differentiatie naar modaliteit**

Reizigers zijn bereid om meer te betalen voor een hogere kwaliteit, bijvoorbeeld voor de taxi of de 1<sup>e</sup> klas in de trein. Het is daarom aanvaardbaar dat de tarieven voor trein, bus en collectief vraagafhankelijk vervoer verschillen, zoals nu ook al het geval is. Meer in het algemeen is het acceptabel en wenselijk dat de prijs verband houdt met de geleverde kwaliteit en de kosten. Ook voor bijvoorbeeld snelle busdiensten met een gegarandeerde zitplaats kan een hoger tarief worden overwogen.

##### **Kwantumkortingen**

De OV-chipkaart biedt allerlei mogelijkheden om reizigers met kwantumkortingen te verleiden tot meer gebruik. Een ondernemende vervoerder kan hier zijn voordeel mee doen en dit past tevens binnen de doelstellingen van de provincie.

##### **Eenheidstarief**

De OV-chipkaart biedt de mogelijkheid om bijvoorbeeld voor een heel gebied een aantrekkelijk eenheidstarief te hanteren. Het wordt ook mogelijk op bepaalde trajecten, die bijvoorbeeld concurreren met de auto, een voordelig tarief in rekening te brengen. De provincie wil deze mogelijkheden openhouden. Voor bijvoorbeeld de stad Amersfoort is het eenheidstarief een te overwegen optie.

##### **Actiekortingen en gratis openbaar vervoer**

Om nieuwe reizigers te werven kunnen tijdelijk kortingen worden gegeven. Een voorbeeld is de actie met de Amersfoortse winkelexpress (met op zaterdag gratis vervoer naar het centrum).

Bij dergelijke acties moeten de voordelen ten aanzien van vervoerswerving worden afgewogen tegen het nadeel van inkomstenderving. Dergelijke acties zijn per definitie tijdelijk en van korte duur, vergelijkbaar met reclameaanbiedingen in bijvoorbeeld een supermarkt.

'Gratis' bestaat niet, het kost immers altijd geld. Gratis openbaar vervoer gaat ten koste van iets anders en ondergraaft het economisch draagvlak van het openbaar vervoer. Daar komt bij dat de waardering voor een product of dienst afneemt als deze gratis ter beschikking wordt gesteld. De provincie is derhalve geen voorstander van gratis openbaar vervoer, anders dan in een tijdelijke wervingsactie.

## Voorstel

BESLUIT 8

Met betrekking tot **overige vormen van tariefdifferentiatie** kiest de provincie voor het volgende:

- a. Voor verschillende modaliteiten (trein, bus en collectief vraagafhankelijk vervoer) zullen zoals ook nu het geval is verschillende tarieven gelden.
- b. Vervoerders worden aangemoedigd om middels tariefdifferentiatie (bijv. kwantumkorting) meer klanten te trekken of klanten te verleiden tot frequenter gebruik.
- c. De mogelijkheid van een eenheidstarief of voordelige tarieven in bepaalde gebieden of op bepaalde trajecten wordt opgehouden.
- d. Wervingsacties met tijdelijke kortingen om (nieuwe) reizigers trekken zijn toegestaan. Daarbij worden door de provincie Utrecht vervoerswerving en opbrengstderving tegen elkaar afgewogen.



## 5. Hoe verder

### Deze nota

Op basis van een eerdere versie van deze nota is overleg geweest met BRU, hetgeen heeft geleid tot contouren voor het tariefbeleid bij provincie en BRU (zie bijlage). Vervolgens is dit in landelijk verband met alle 19 vervoerautoriteiten en met de vervoerders besproken. Vervolgens heeft overleg plaatsgevonden met consumentenorganisaties. De volgende procedure kan nu worden gevolgd:

1. Voorlopige standpuntbepaling door GS
2. Gerichtte vervolg overleggen met Amersfoort, BRU en andere aangrenzende vervoerautoriteiten, vervoerders, consumentenorganisaties
3. Bespreking(-en) in de statencommissie Infrastructuur, Mobiliteit en Economie (IME)
4. Aanpassing(-en) van de nota
5. Definitieve vaststelling van de nota door GS

### Uitwerking tarieven

De uitwerking van de tarieven bestaat uit de volgende stappen:

1. De vervoerders worden uitgenodigd om tariefvoorstellen te doen die passen binnen het kader van de definitief vastgestelde nota.
2. De provincie draagt zorg voor afstemming tussen de verschillende concessies teneinde tot een samenhangend tarievenstelsel te komen.
3. Met het BRU en aangrenzende vervoerautoriteiten wordt overlegd en afgestemd. Genoemde overleggen hebben tot doel te zorgen dat reizigers probleemloos tussen verschillende concessiegebieden kunnen reizen
4. Voor de besluitvorming over de tarieven zal een zelfde procedure worden gevolgd als voor deze nota.

### Voorstel

BESLUIT 9

Het in deze nota vastgelegde tariefbeleid vormt de basis voor de **uitwerking van de tarieven**. Daarbij zal worden overlegd met Amersfoort, de vervoerders, de consumentenorganisaties, het BRU en andere aangrenzende vervoerautoriteiten.

# Bijlage 1

NB: Het volgende biedt inzicht in de situatie rond 11 november 2005. Planning en feiten kunnen door ontwikkelingen zijn achterhaald. Het is ter kennisneming.

## Contouren gemeenschappelijk tarievenbeleid BRU-provincie Utrecht

d.d. 11/11/2005

### 1. Doel van deze notitie

Met de Minister is afgesproken dat de OV-autoriteiten met een gezamenlijke brief inzicht zouden geven in de ontwikkeling van de OV-tarieven bij invoering van de OV-chipkaart. Om tot deze gezamenlijke brief te komen is in VICDO-verband afgesproken dat de OV-autoriteiten door middel van een notitie of ander schriftelijk stuk inzicht zouden geven in het beleid dat zij individueel zouden willen voeren. Vanuit het inzicht in het te voeren beleid per OV-autoriteit zal getracht worden tot de gezamenlijke brief te komen. Deze notitie is bedoeld als Utrechtse bijdrage aan de voorbereiding van de gezamenlijke brief.

### 2. Uitgangspunten

#### a. Landelijke afspraken

- (i) BRU en provincie conformeren zich aan de landelijke afspraken m.b.t. de gemeenschappelijke aspecten van de decentraal vast te stellen OV-tarieven. Het gaat daar bij met name om:
  - Prijsberekening op basis van het aantal afgelegde kilometers;
  - Lineaire tariefopbouw met in achtneming van een vaste voet en wellicht een minimum prijs per reis of per rit
  - Prijs per reis.
- (ii) Vaste voet  
De wenselijkheid van een landelijke uniforme vaste voet wordt onderschreven, met dien verstande dat korting op de vaste voet mogelijk moet zijn.

Aanvaard wordt dat de andere wijze van tariefberekening in vrijwel alle gevallen tot een andere prijs zal leiden (hoger of lager) dan de huidige prijs.

#### b. Tariefdifferentiatie

Tariefdifferentiatie is niet iets nieuws. Ook thans al is er tariefdifferentiatie. Zo zijn er verschillende tarieven voor trein, interliner en gewone bus en tram. Dagelijkse gebruikers krijgen in de vorm van een abonnement korting op het tarief. Kinderen en senioren krijgen korting per reis.

Het instrument van tariefdifferentiatie zal wel anders worden ingezet met als doel

- (i) het verschuiven van verplaatsingen van de spits naar de dal, c.q. het beter benutten van ongebruikte capaciteit in de daluren;
- (ii) om tot betere dekking te komen van de extra kosten van het OV-chipkaartsysteem.

Beide doelstellingen zijn als zodanig benoemd in de MKBA als basis voor het besluit om de OV-chipkaart in te gaan voeren.

#### c. Maatschappelijke aanvaardbaarheid

Uiteindelijk zal de keuze voor bepaalde tarieven bepaald worden door de maatschappelijke aanvaardbaarheid daarvan. Deze is als volgt te ontleden:

- (i) Zijn de nieuwe tarieven billijk in de zin van: is de prijs redelijk in relatie tot de geleverde prestatie en is dit ook overtuigend te communiceren?
- (ii) Zijn er oplossingen voor groepen die als gevolg van een andere wijze van tariefdifferentiatie structureel meer voor het reizen zouden moeten gaan betalen?

- (iii) Spoort het effect van de nieuwe tarieven met de aan het openbaar vervoer toegedachte maatschappelijke rol (bijdragen aan de bereikbaarheid van de grote centra, voorzien in de verplaatsingsbehoeften van degenen die niet of moeilijk over eigen vervoer kunnen beschikken)?
- (iv) Is het tarievenstelsel transparant en begrijpelijk?

### 3. Uitwerking

Als overheden denken wij op dit moment aan een uitwerking die er als volgt uit zou kunnen zien:

#### a. Basistarief

Het basistarief is het tarief voor incidentele reizen waarbij de klant reist op een vooraf verkregen en opgeladen OV-chipkaart. Het basistarief wordt per reis berekend op basis van de landelijk vastgestelde uitgangspunten (vaste voet per afstandafhankelijke opslag, met eventueel een minimum).

#### b. Korting wordt gegeven voor

##### (i) Reizen buiten de spitsuren

- Het gebruik van een persoonlijke OV-chipkaart met automatisch bijsaldoeren wordt beloond met een algemene korting op het reizen buiten de spitsuren 's ochtends en 's middags op maandag t/m vrijdag.
- Daluren-kortingkaart  
Tegen betaling van een vastrecht krijgt men korting op het reizen na 9 uur 's ochtends. De daluren-kortingkaart zou een landelijke formule moeten worden, ook al is daar het probleem aan verbonden van de verdeling van de vastrecht-opbrengsten.

##### (ii) Veelgebruik

De bestaande week-, maand- en jaarkaarten met een binnen de tijdsperiode ongelimiteerd reismogelijkheid worden vervangen door nog uit te werken kortingarrangementen. De omvang van de korting wordt bepaald door het reisvolume, de lengte van het contract (voor een week, een maand of bijvoorbeeld een jaar) en of sprake is van het gebruik van een anonieme kaart of een persoonlijke kaart. Het kortingenregime moet ook stimuleren dat in de spitsuren de keuze voor het openbaar vervoer in plaats van de auto bevorderd wordt. Wat betreft de vorm van de korting gaat met name de aandacht uit naar het concept van het door te schuiven tegoed: men verplicht zich tot het periodiek, bijv. een maand, met een vast bedrag opwaarderen, waar een bepaalde korting tegenover staat. Voor zover men het tegoed niet in de betreffende periode heeft opgemaakt, wordt het doorgeschoven naar de volgende periodes. Het omzetten van de huidige stamkaart in een persoonlijke OV-chipkaart met automatisch periodiek bijsaldoeren is daarvoor voorwaarde.

##### (iii) Een beperkt aantal specifieke doelgroepen in een aantal nader te bepalen omstandigheden:

- Kinderen 4-12 jaar  
In beginsel wordt de bestaande korting op het basistarief gecontinueerd. Het is niet uitgesloten dat hier vanuit de techniek van het OV-chipkaartsysteem nadere voorwaarden aan moeten worden verbonden wat betreft de aard van de OV-chipkaart (de kaart moet herkenbaar zijn als een "kinder"kaart).
- Scholieren 12-18 jaar  
Voorshands zal, voor zover het nader uit te werken concept van het doorschuifbare tegoed niet toereikend is, voor het woon-schoolverkeer een met de huidige situatie vergelijkbare korting gegeven worden mits een contract voor een heel schoolseizoen wordt aangegaan.
- Senioren  
Voorshands zal het concept van de daluren-kortingkaart worden aangevuld met een senioren-kortingkaart die tot een korting leidt

vergelijkbaar met de huidige, met dien verstande dat geen korting wordt gegeven van maandag t/m vrijdag tot 9 uur.

De extra arrangementen voor scholieren en senioren zijn in beginsel tijdelijk en zullen geleidelijk worden afgebouwd.

- c. Verhoogde tarieven  
Net als thans het geval is, zal ook in de bussen en de trams verkoop plaats vinden. Het assortiment zal echter beperkt worden tot uitrijdkaartjes die geen recht van overstap geven.

Intern, met de vervoerders en met de andere OV-autoriteiten is het overleg nog volop gaande met betrekking tot het toekomstige tariefstelsel. Dit overleg zal zeer zeker tot veranderde inzichten en bijstelling van de uitwerking leiden.

#### 4. Kaartkosten

Vaste klanten krijgen een “gratis” gepersonaliseerde kaart. De waarde van het bezit van de NAW-gegevens van de OV-klanten is hoog omdat dit de mogelijkheid opent voor gerichte en daarmee effectievere en efficiëntere communicatie met de klanten. Voor zover klanten anonieme kaarten gebruiken wordt er naar gestreefd de kaartkosten te versleutelen in de prijs van de proposities.

#### 5. Duale fase

BRU en provincie opteren voor een overgang van strip naar chip:

- a. Op het zelfde moment en volgens hetzelfde scenario in de gehele Randstad (afgezien van de voorloopgebieden/pilots in Rijnmod en Amsterdam);
- b. Waarbij de invoering van de chipkaart gepaard gaat met de invoering van het nieuwe tariefstelsel.

Als invoeringsscenario geldt tot dusverre het scenario van de korte duale fase. De uitvoeringsproblematiek die daaraan verbonden is, de risico's van zo'n scenario en de door NS aangehouden planning van de uitrol pleiten echter sterk voor een meer gespreide invoering van de OV-chipkaart. Daarbij zou gedacht kunnen worden aan het volgende scenario:

- a. Per 01/01/2007 is het OV-chipkaartsysteem in de regionale en provinciale concessies volledig operationeel.
- b. Per 01/01/2007 stopt de verkoop van jaar, maand en weekabonnementen (behoudens de scholierenabonnementen) in de provincie Utrecht<sup>6</sup>. De abonneerders gaan over op de vervangende chipkaartkortingarrangementen. Vanaf dit moment kunnen de chipkaarthouders volledig op de chipkaart reizen, ook voor reizen waar ze voorheen van een strippenkaart gebruik maakten.
- c. Per 01/01/2007 start ook de afgifte van de (landelijke) kortingkaart.
- d. In de loop van 2007 op nader te bepalen momenten stopt de verkoop van roze strippenkaarten in de provincie. Daaraan voorafgaand gaat de introductie van de OV-chipkaart bij de betreffende doelgroepen met de op hen gerichte nieuwe proposities. De afgifte van scholierenabonnementen stopt op 01/07/2007.
- e. Per 01/09/2007 stopt de verkoop van strippenkaarten in de provincie Utrecht.
- f. Per 31/12/2007 wordt het NVB buiten werking gesteld.

---

<sup>6</sup> De abonnementen blijven overigens wel hun geldigheid behouden, maar hun verkrijgbaarheid wordt in hoge mate onmogelijk gemaakt.

## Bijlage 2

### *Conceptrapportage landelijke werkgroep tarieven*

Navolgende rapportage van augustus 2006 is in ontwikkeling en nog niet vastgesteld. Het is een advies van de landelijke werkgroep. Decentraal kan hiervan worden afgeweken. In een volgende versie van de nota wordt deze bijlage geactualiseerd. Het dient ter informatie.

### **Nieuw Landelijk Tariefbeleid na invoering van de chipkaart**

*Het huidige Nationaal Tarief Systeem: helder, maar onbillijk*

In 1980 is het huidige tariefsysteem, gebaseerd op het landelijk zonetarief ingevoerd. Dit systeem heeft ruim 25 jaar gefunctioneerd en is als zodanig redelijk ingeburgerd. Het systeem heeft vele voordelen, zoals de landelijke toepasbaarheid van de kaartjes, één tarieftaal en ongeveer hetzelfde tariefniveau in heel Nederland.

Het zonesysteem met afstanden van 4-4,5 km betekent dat er verschillen in prijzen per km zijn, afhankelijk van hoe gunstig of ongunstig met uitkomt ten opzichte van een zonegrens. Over dit punt is al uitgebreid gecommuniceerd, ook met Consumentenorganisaties en de Tweede Kamer.

Maar in de sfeer van abonnementen zijn die verschillen en dus onbillijkheden nog groter doordat daar de tariefstappen 8-9 km zijn en er geen enkele relatie is met het aantal keren dat iemand op zijn abonnement reist. Bovendien draagt het systeem van de sterabonnementen nog steeds de sporen van 25 jaar geleden toen de goedkope stadsabonnementen moesten worden geïntegreerd met de streektarieven. Het gevolg is dat er twee onlogische elementen in de sterabonnementen zitten:

- er worden via deze sterabonnementen aanzienlijke kortingen gegeven op het spitsvervoer, waarvoor ze veelal gebruikt worden (25-60%)
- en in de praktijk gelden de hoogste kortingen op de kortste afstanden, omdat daar de meeste ritten per maand met het abonnement worden gemaakt

Voordat overgegaan wordt tot een "normale" tariefdifferentiatie met dalkortingen en hogere spitstarieven dient eerst dit probleem, dat landelijk speelt, te worden aangepakt.

### **Een nieuw systeem: decentrale vrijheid, maar het goede van het nationale systeem behouden**

Vanaf 2007 wordt in een aantal stappen de chipkaart in Nederland ingevoerd. De bedoeling is dat 1 januari 2009 het huidige nationale systeem kan worden opgeheven. Daarmee wordt invulling gegeven aan de tariefvrijheid voor de 19 decentrale overheden, die al sinds 2000 in de wet Personenvervoer is vastgelegd. Maar het feit dat er nu grote eenvormigheid in de tarieven is schept verplichtingen naar de toekomst. De 19 overheden moeten het voor de reiziger simpel, overzichtelijk en betaalbaar houden. Daarom moet ook het tariefsysteem niet te ingewikkeld worden. Anders vraagt dat te veel van de techniek en wordt de distributie van de verschillende producten te duur.

Daarom hebben de overheden vanaf het begin met elkaar besloten hun tariefvrijheid in te perken door het maken van een aantal essentiële afspraken, die in heel Nederland gelden. Gemak en overzichtelijkheid is daarbij het leidend principe, de prijs van de km is per gebied verschillend om de business case sluitend te maken.

De meeste afspraken gelden in principe voor de jaren 2009 en 2010, zodat mensen voor

langere tijd weten waar ze aan toe zijn. Sommige afspraken betreffen alleen de overgangsjaren 2007 en 2008. Omdat toch onzeker is hoe de markt op het nieuwe systeem reageert wordt in principe elk half jaar geëvalueerd. Medio 2010 wordt besloten welke nieuwe afspraken worden gemaakt voor de periode vanaf 2011.

### **Overgangsproblemen**

Het is niet te vermijden dat er problemen zullen ontstaan bij de overgang van het ene naar het andere systeem.

Het principe van "betalen per kilometer" is fair en klinkt simpel. Het is vergelijkbaar met de tariefstructuur bij de telefoon (per minuut). En bij het autoverkeer wordt gestreefd naar variabilisatie, waarbij de vaste kosten van o.a. de wegenbelasting in de kilometerprijs worden verwerkt. Het principe van "kwantumkorting bij veelgebruik" is ook fair en simpel.

Beide principes liggen op zich ook ten grondslag aan het strippenkaartsysteem met sterabonnementen. Maar door de werking van de zones van 4-4,5 km en voor abonnementen zelfs 8-9 km en onbeperkt gebruik zijn er nu aanzienlijke verschillen in de prijs die reizigers per kilometer betalen. Dat kan uiteenlopen van € 0,05 tot zelfs € 1,60 per kilometer. In het nieuwe, veel billijker, systeem zullen die verschillen aanzienlijk worden beperkt.

Er zijn heel veel mensen die van het nieuwe systeem beter van worden:

- Er is een flinke groep (5% van de reizigers) die 2 of 3 strippenkaarten op de bus of tram koopt en voor dat gemak een veel hogere prijs op de koop toe neemt. Als ze straks een chipkaart hebben zullen deze mensen veel goedkoper uit zijn.
- Mensen die nu net voorbij een zonegrens wonen en daardoor meteen voor 4 km extra moeten betalen en bij een abonnement zelfs voor 8-9 km.
- Mensen die, al of niet van hun werkgever, een abonnement hebben, maar dat niet elke dag gebruiken. Zij gaan alleen betalen voor de ritten die ze maken.
- Mensen voor wie een abonnement nu niet interessant is omdat ze 3-4 dagen per week werken of omdat ze op verschillende plaatsen werken. Ze maken nu wel veel OV kilometers, maar genieten daarbij geen korting. Met een vastrechtkaart komt die korting binnen bereik. En die korting geldt ook als men in het weekend in een heel ander deel van het land reist.

Maar uiteraard zijn er ook mensen die er op achteruit gaan. En dat kan wel billijker zijn, maar aan de voordelen die men tot nu toe had is men wel gewend.....:

- Scholieren met een abonnement die, met een gunstige ligging van huis en school in het zonesysteem, zelfs bij relatief korte afstanden (tot 12 km) nu rond 60% korting hebben
- Abonnementhouders met een oneven aantal zones tussen huis en werk hebben rond 10% meer korting dan abonnementhouders met een even aantal zones
- Mensen die hun abonnement min of meer als vrij vervoer gebruiken en er ongelimiteerd heel veel ritten per maand mee reizen

Omdat degenen die er op achteruit gaan veelal spitsreizigers zijn is in het voorstel opgenomen dat voorsnog niet wordt overgegaan tot hogere kilometertarieven in de spits. Anders zou de overgang voor deze groep nog sterker worden.

We hopen dat door dit gemak en de grotere billijkheid ook meer mensen van het OV gebruik gaan maken. De vervoersgroei die optrad bij de invoering van eurokaartjes wijzen

wel in die richting.

### Afsprakenkader voor de jaren 2009 en 2010

<p>1. Er wordt niet meer afgerekend per zone, maar per kilometer, met een vaste voet. De vaste voet wordt niet nogmaals gerekend bij een overstap binnen 35 min. na afloop van de rit.</p>
<p>2. Het tarief per km kan per overheid c.q. vervoerder verschillen, mede afhankelijk van tijd en plaats van de reis, net zoals bijvoorbeeld bij het parkeerbeleid. Ook de kwaliteit/snelheid van het vervoer kan leiden tot verschillende tariefhoogtes (Interliner, NS 1<sup>e</sup>/2<sup>e</sup> klas).</p>
<p>3. De vaste voet zal op basis van het CPI worden geïndexeerd en afgerond op € 0,05. (in 2009 en 2010: € 0,75)</p>
<p>4. Bij de start van elke rit wordt bij het inchecken € 4,00 van de kaart afgehaald, en aan het eind van de reis bij het uitchecken wordt teruggestort wat er van die € 4,00 nog over is. In uitzonderingsgevallen op lange lijnen in het streekvervoer is een hoger voorschotbedrag dan € 4,00 mogelijk. In dat geval wordt het in de dienstregeling apart aangegeven.</p>
<p>5. Er komt in het hele land één definitie voor het onderscheid tussen spits- en daluren, waarbij met name ook aansluiting gezicht wordt bij de NS. Voorlopig dus spits voor 9.00 uur, later mogelijk uit te breiden met een middagspits.</p>
<p>6. In plaats van de sterabonnementen komen er vastrechtkaarten voor de frequente reizigers, die tegen betaling van € 20 per maand 40% korting kunnen krijgen op vaste voet en het kilometertarief. Voor de groep 12-18 jarigen bedraagt de korting 60%. Voor de korte afstanden (nu 1 ster) is deze vastrechtkaart geen adequate oplossing en zullen lokaal oplossingen worden gezocht.</p>
<p>7. De korting van 34% voor ouderen en kinderen van 4-11 jaar wordt gehandhaafd en automatisch door het systeem verwerkt voor diegenen een Persoonlijke kaart aanschaffen.</p>
<p>8. Een P(ersoonlijke) kaart kost bij aanschaf € 7,50 en een A(nonieme) kaart € .....Ieder die een vastrechtkaart of een ouderenkaart aanschaf krijgt de chipkaart gratis. Opladen van een chipkaart en informatie inwinnen kan bij een kleine 2000 punten in Nederland, maar gezien de hoge kosten hiervan wordt de reiziger een eigen bijdrage gevraagd van € 0,50 per keer ..... Opladen via auto-reload-kaarten is gratis.</p>
<p>9. Bij het zonesysteem maakte het voor het tarief niet zoveel uit met welke route een bus of tram reed. Bij betalen per kilometer luistert dat nauwer. In principe wordt het aantal kilometers afgerekend dat daadwerkelijk gereisd is. Een overheid/vervoerder kan van deze hoofdregel in bijzondere gevallen afwijken als dat tot onrechtvaardigheden leidt. Dit zal dan ook in de dienstregeling-informatie</p>

apart worden aangegeven.

10. Elke overheid zorgt op zijn grondgebied voor een goede afstemming tussen tarieven van verschillende vervoerders/opdrachtgevers, zodanig dat bij reizen met dezelfde snelheid op hetzelfde traject ook ongeveer hetzelfde kost.

#### **Aanvullend Afsprakenkader voor de overgangperiode in 2007 en 2008**

- Naast het nieuwe systeem blijft het huidige nationale systeem met strippenkaarten en sterabbonnementen van kracht. Daarmee blijven ook de huidige kortingen van de doelgroepen, ouderen, kinderen tot 11 (34%) en jongeren van 12-18 jaar (jeugdabbonnementen) van kracht. Een uitzondering op deze regel kan zijn dat in de Zuidvleugel van de Randstad en op de metro in Amsterdam, waar de chipkaart veel eerder wordt ingevoerd, het huidige systeem eerder zal worden uitgeschakeld. De Minister zal een dergelijk besluit alleen nemen als de chipkaart zich in deze gebieden ook bewezen heeft.
- De vaste voet wordt voor 2007 en 2008 voor het hele land vastgesteld op € 0,70.
- De tariefhoogte per kilometer wordt door de overheden zo vastgesteld dat geen "euro-effect" optreedt, maar dat ze wel net zoveel opbrengsten als tot nu toe kunnen incasseren.
- Er wordt nog geen verschil gemaakt in kilometertarieven voor spits- en daluren, behalve mogelijk voor relaties, waar het onderscheid tussen spits en dal nu al bestaat, zoals bij de voormalige treindiensten van NS.
- De studenten krijgen vanaf 1-1-2007 een chip op hun nieuwe OV kaart en zij houden het systeem met week/weekendkaarten en 34% korting. Voor de langere termijn hangt het af van de contractering met OCW.

#### **Integratie met NS**

- De NS houdt een eigen tariefsysteem, maar maakt wel gebruik van dezelfde chipkaart. Reizigers die zowel van NS als van het stads-en streekvervoer gebruik maken kunnen verschillende producten op hun ene chipkaart "laden".
- NS reizigers met een abonnement kunnen nu een supplement kopen voor stad-streek. Dat mogelijkheid blijft bestaan, nu in de vorm van een korting van 40% op de normale stad-streektarieven tegen en vastrecht van € 10 per maand in plaats van de normale € 20.
- Op termijn wordt gestreefd naar gezamenlijke producten van NS en stad-streek op het gebied van vastrechtkaarten voor ouderen/kinderen en van een dalkortingkaart. Daar kunnen nu nog geen beslissingen over worden genomen, omdat NS zelf nog aan het studeren is op wijzigingen in het aanbod.