

Utrecht, 2 februari 2010
Pythagoraslaan 101
Tel. 030-2589111

Afdeling : MOB
Nummer : 2010ONT249347

Onderwerp: **Beantwoording** schriftelijke vragen ex. Art. 47 van het Reglement van Orde aan het college van GS gesteld door F. Bersch van de Socialistische Partij over reizen met OV-chipkaart in de gemeente Utrecht (6 januari 2010).

Onderwerp: **Beantwoording** schriftelijke vragen ex. Art. 47 van het Reglement van Orde aan het college van GS gesteld door F. Bersch van de Socialistische Partij over reizen met OV-chipkaart in de gemeente Utrecht (6 januari 2010).

Hierbij de beantwoording van de schriftelijke vragen d.d. 6 januari 2010, van het Statenlid F. Bersch (SP), volgens artikel 47 Reglement van Orde Provincie Utrecht over reizen met OV-chipkaart in de gemeente Utrecht.

Toelichting (Socialistische Partij)

Toelichting

Vorige maand toonde onderzoek van de Utrechtse SP-raadsfractie aan dat reizen met de OV-chipkaart in de gemeente Utrecht gemiddeld 19 procent duurder is dan met de strippenkaart. Een enorme prijsstijging die niet te rijmen is met de ambitie om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Zie <http://utrecht.sp.nl/weblog/2009/11/27/bus-19-duurder-door-ov-chipkaart/>

Het roept ook de vraag op wat het prijsverschil is tussen OV-chip en strippenkaart voor de provinciale buslijnen. De provincie Utrecht hanteert hetzelfde tarief van 12 cent per kilometer, en neemt daarbij gereden kilometers in plaats van de hemelsbrede afstand. Op die manier betalen reizigers extra voor omwegen in de route.

E.e.a. leidt tot de volgende vragen:

1) Wat zijn de gemiddelde prijsverschillen (in percentages) tussen de OV-chipkaart en de strippenkaart?

Antwoord:

Uitgangspunt voor het vaststellen van de tarieven in de overgangsfase is opbrengstenneutraliteit. Dit betekent dat er op individuele basis flinke tariefverhogingen kunnen voorkomen. Oorzaak hiervan is gelegen in het huidige tariefsysteem. Vandaag de dag leggen reizigers voor het zelfde aantal strippen of sterren zeer uiteenlopende afstanden af.

Gegeven de landelijke afspraak van een vaste voet van € 0,75 worden reizen over korte afstanden op basistarief vrijwel altijd duurder dan in de huidige situatie. De hoogte van het kilometertarief (12 cent) heeft daar nauwelijks invloed op. Het genoemde effect heeft provincie in het tarievenplan voorzien. Om tot opbrengstneutraliteit te komen voorziet de provincie in het tarievenplan twee maatregelen:

- invoering van een integrale korting in de daluren van 20%
- invoering van relatief goedkope abonnementen

Het tarievenplan van de provincie Utrecht voldoet aan het criterium van opbrengstenneutraliteit. De opbrengstenneutraliteit is berekend op basis van alle producten uit het tarievenplan, zowel saldo reizen met dalkorting als regionale abonnementen. In landelijk verband zijn er afspraken gemaakt over een gefaseerde implementatie van tariefproducten in de tijd. In alle gevallen zal eerst gestart worden met het saldo reizen voordat de overige landelijke en regionale producten kunnen worden geïmplementeerd. De regio Utrecht zit pas in de eerste fase van de uitrol. Deze fase houdt in, dat de nadruk ligt op het stabiel en betrouwbaar krijgen van de systemen bij de vervoerder en het inrichten van de distributie. In deze fase biedt de provincie slechts het basistarief met ouderenkorting en verchipte sterabonnementen aan. Invoering van het regionaal tarievenplan met dalurenkorting en regionale producten komt pas in latere fases aan de orde. Pas dan zal de OV-chipkaart actief onder reizigers worden gepromoot. Tot die tijd hebben reizigers een alternatief, namelijk de strippenkaart, en kunnen zij zelf de afweging maken welke manier van betalen het goedkoopst is.

De uitkomsten van het SP onderzoek bevestigen dat de reizen op de korte afstanden duurder worden door de hoogte van de vaste voet. Het onderzoek van de SP heeft overigens alleen betrekking op relatief korte reizen die in de stad Utrecht gemaakt worden. Ook zijn de bovengenoemde maatregelen (integrale dalkorting en relatief goedkope abonnementen) niet meegenomen in het onderzoek van de SP.

2) Kunt u een overzicht geven van de trajecten met de grootste prijsverschillen?

Antwoord:

Ja. In onderstaande tabel worden de grootste prijsverschillen tussen de strippenkaart en de OV-chipkaart op de trajecten inzichtelijk gemaakt. Het zijn trajecten met de grootste prijsafname en de grootste prijstoenname als gevolg van de invoering van de OV-chipkaart. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen kosten in de dal en in de spits. De huidige zone abonnementen in relatie tot de regionale OV-chipkaartproducten worden hierbij buiten beschouwing gelaten.

Effecten OV-chipkaart op relatieniveau	# strippen	# km	Kosten NVB 2009	Kosten chipkaart 2009	
			strippenkaart	saldo (spits)	saldo (dal)
			<i>Chipkaart duurder</i>		
Leusden - Uithof	6	28	€ 3,04	€ 4,28	€ 3,42
Woerden - Breukelen	4	19	€ 2,03	€ 3,16	€ 2,52
Amersfoort - Uithof	7	31	€ 3,55	€ 4,66	€ 3,72
			<i>Chipkaart goedkoper</i>		
Utrecht - Harmelen	5	8	€ 2,53	€ 1,78	€ 1,42
Wijk bij Duurstede - Uithof	9	28	€ 4,56	€ 4,28	€ 3,42
Werkhoven - Uithof	7	15	€ 3,55	€ 2,66	€ 2,12

3) Deelt u onze mening dat het voor de reiziger eerlijker is om de prijs te berekenen op basis van hemelsbrede afstand in plaats van gereden kilometers?

Antwoord:

Nee, deze mening wordt niet gedeeld. Prijs berekenen op basis van gereden kilometers wordt ook bij andere modaliteiten toegepast. Bij een taxirit wordt ook de prijs berekend op basis van gereden kilometers. De kosten worden immers ook bepaald door de gereden kilometers.

In de provincie is gekozen voor een bepaalde lijnvoering. De manier waarop de lijn/route loopt legitimeert de lijn ook. Voor de doorgaande reiziger is, waar mogelijk en wenselijk, een rechtstreekse route ingericht.

Het systeem van de OV-chipkaart is gebouwd en ingericht om de prijs per gereden kilometer in rekening te brengen. Bij het opstellen van het tarievenplan is, om de opbrengstneutraliteit te kunnen garanderen, hierin de berekeningen ook vanuit gegaan.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,

Secretaris,