

NOVB Bestuurlijk Overleg
t.a.v. mw. S. Dekker
per mail

Rotterdam, 8 mei 2017.

betreft: *Advies consumentenorganisaties NOVB inzake discussie over lager aanschaf-/vernieuwingstarief OV-chipkaart*

Geachte leden van het Bestuurlijk NOVB,

De afgelopen maanden zijn in het NOVB verschillende mogelijkheden doorgerekend en besproken om tot een verlaging van het aanschaf- en/of vernieuwingstarief van de OV-chipkaart te komen per 1 januari 2019. Aan de consumentenorganisaties is gevraagd te adviseren over drie opties die zijn uitgewerkt in het update-document van 19 april 2018.^a Alle opties brengen een verhoging van de vervoertarieven met zich mee om de derving van Translink te dekken. Deze verhoging wordt op twee plaatsen in de vervoertarieven verwerkt:

- a. in de vaste voet van de km-afhankelijke tarieven van trein, bus, tram en metro (de vaste voet is in het regionaal vervoer momenteel € 0,90, in het NS-tarief hoger) en:
- b. in de prijzen van de abonnementen met afgekocht reisrecht, zoals Dal/Weekend/OV Vrij, Trajectabonnementen en de zone-abonnementen in het regionaal vervoer. Echter niet in het Studenten-OV-reisrecht.

De door u aangegeven opties zijn:

Optie	Aanschaf-prijs OV-chipkaart	Vernieuwing persoonlijke OV-chipkaart	a. Verhoging vaste voet	b. Verhoging abonnementen
1	€ 3,50	€ 3,50	€ 0,03	0,34%
2	€ 7,50	€ 3,50	€ 0,01	0,08%
3	€ 7,50	-	€ 0,02	0,16%

^a Update discussie OV-chipkaart naar lager aanschaf/vernieuwingstarief van de vervoerbedrijven in het NOVB d.d. 19-4-2018.

Kort samengevat is ons advies om in ieder geval af te zien van de opties 1 en 2, waarin doel en middel niet goed in verhouding tot elkaar staan.

Over optie 3 kunnen wij op dit moment evenmin tot een positief advies komen.

Redenen:

- De timing per 1-1-2019 vinden wij ongewenst vanwege het samenvallen met de verhoging van de BTW op OV-tarieven.
- Wij hebben op dit moment onvoldoende inzicht in de financiële onderbouwing, in vergelijking met het eerdere voorstel tot gratis vernieuwing van persoonlijke én anonieme OV-chipkaarten.
- Nu binnenkort wordt besloten over een migratie naar nieuwe betaalwijzen in het OV, adviseren wij u om voorstellen voor een andere beprijzing van de huidige OV-chipkaart ook in die context te bezien. Pas dan kan worden vastgesteld of een maatregel bij de huidige OV-chipkaart daar wel of niet goed bij aansluit.

Bij de bespreking van de genoemde en eerdere voorstellen (opties) zijn vanuit de leden van het NOVB meerdere motieven naar voren gekomen, te weten:

- a. Aantrekkelijker maken van de aanschaf van een OV-chipkaart voor reizigers die zich nu van losse kaartjes bedienen (of die misschien zelfs niet voor gebruik van het OV kiezen).
- b. Wegnemen van een 'afhaakmoment' of bron van ergernis bij reizigers met een OV-chipkaart vanwege terugkerende bijkomende kosten van OV-gebruik.
- c. Toewerken naar afschaffing van het apart in rekening brengen van systeemkosten voor de normale, gangbare manieren van betalen in het OV.

Wij roepen in herinnering dat de situatie van 'betalen om te kunnen betalen' is ontstaan doordat het bij de invoering van de OV-chipkaart geen begaanbare weg was om de extra systeemkosten aan de reiziger in rekening te brengen via een verhoging van de vervoerprijzen. Daarnaast vonden vervoerders het ongewenst om een OV-betaalkaart voor reizen op saldo gratis of zeer goedkoop aan te bieden vanuit het oogpunt van misbruikpreventie.

De ontwikkeling van betaalmethoden waarvoor de reiziger geen aparte drager meer hoeft aan te schaffen maakt een bezinning op het apart beprijzen van betaalmethoden noodzakelijk. Daarbij verandert ook de aard van misbruikrisico's door de verschuiving van reizen op kaartsaldo naar andere manieren van betaling.

Als consumentenorganisaties hebben wij de motieven (b) en (c) de afgelopen jaren actief bepleit. Motief (a) ondersteunen wij ook. Zodra op grote schaal nieuwe manieren van betalen beschikbaar komen met een lagere drempel voor incidentele OV-reizigers, zoals de bankpas, verwachten wij echter wel dat motief (a) aan betekenis zal verliezen. Motief (b) blijft relevant voor de OV-chipkaart en zijn beoogde opvolger: de OV-reispas op basis van EMV-technologie.

Overwegingen bij onze beoordeling van beprijzingsopties

Alle opties voor verlaging van kaartkosten leiden in meerdere of mindere mate tot een verhoging van de vervoerprijzen, ter compensatie van derving bij Translink.

Uitgangspunt is dat deze maatregel voor de gehele reizigerspopulatie over een periode van vijf jaar (de economische levensduur van de OV-chipkaart) kostenneutraal is. 'Macro'

gezien is dit een gezond principe. Desondanks kan een variabilisering van vaste kosten zeer verschillende effecten hebben voor infrequente en frequente reizigers. Een (gedeeltelijke) variabilisering van de vijfjaarlijkse vaste kosten van de OV-chipkaart vraagt dan ook een behoedzame en toekomstvaste aanpak.

Zaken waar volgens de consumentenorganisaties voor moet worden gewaakt zijn:

- prijseffecten in het dagelijks OV-gebruik die dusdanig voelbaar zijn dat er een merkbare negatieve prikkel van uitgaat;
- kostenverhogingen op 5-jaarbasis die voor reizigers niet meer in verhouding staan tot het vermeden effect van de vaste kosten, waardoor de maatregel niet goed meer is uit te leggen.

Nu een concrete beslissing in voorbereiding is over de invoering van EMV-betaaltechnologie en uitfasering van de kostbare Mifare-technologie van de huidige OV-chipkaart, is de toekomstvastheid van beprijzingsmaatregelen een extra belangrijk aandachtspunt. De consumentenorganisaties zijn van mening dat:

- systeemkosten die zullen wegvallen na uitfasering van de Mifare-technologie niet meer in de vervoerprijzen dienen te worden verwerkt;
- beprijzingsmaatregelen goed moeten aansluiten bij de vorm waarin de kosten in rekening zullen worden gebracht van nieuwe betaalwijzen die als logische opvolgers van de OV-chipkaart worden gezien. Hierover bestaat nu nog onvoldoende duidelijkheid.

Beoordeling van de beprijzingsopties

- Optie 1 heeft het grootste effect op de vervoerprijzen. Het omslagpunt naar een per saldo negatief kosteneffect voor de reiziger ligt al bij 16 reisdagen per jaar (op basis van 2 reizen met opstaptarief per dag). Wij vermoeden daarom dat, vanwege de algehele kostenneutraliteit, in de berekening een groot aantal OV-chipkaarten moet zitten dat amper wordt gebruikt. Het lijkt ons geen juiste maatregel om een aanschafprijzverlaging van al die nauwelijks gebruikte kaarten te laten opbrengen door reizigers voor wie het gebruik van het OV géén hoge uitzondering is. Doel en middel verhouden zich slecht. Dat geldt ook voor de prijsverhoging van diverse abonnementen waarvoor de vervoerder nu reeds een gratis OV-chipkaart levert. Aan deze reizigers valt onmogelijk uit te leggen dat deze prijsverhoging dient om de aanschafprijs van de OV-chipkaart op € 3,50 te stellen. De consumentenorganisaties adviseren negatief over deze optie.
- Optie 2 heeft het kleinste effect op de vervoerprijzen en een gunstiger omslagpunt, bij 40 reisdagen per jaar. Wat de reizigers daarvoor terugkrijgen is echter mager: alleen voor houders van een persoonlijke OV-chipkaart gaan lagere verlengingskosten gelden. Maar ook voor hen blijven er kosten. Dit geringe gebaar vinden wij de bijbehorende moeite niet waard.
- Optie 3 is een afgeslankte versie van het eerdere voorstel voor gratis kaartvernieuwing voor persoonlijke en anonieme OV-chipkaarten. Het nieuwe voorstel geldt alleen nog voor persoonlijke OV-chipkaarten. Daarnaast gaan abonneementhouders meebetalen. Desondanks is het effect op de vervoerprijzen slechts 23% kleiner dan in het eerdere voorstel: € 0,02 in plaats van € 0,026. Wij zouden van deze wijzigingen ten opzichte van het vorige voorstel zeker een halvering van het effect op de vervoerprijzen verwachten^b, dus een uitkomst in de buurt van € 0,013. Hoewel wij in principe positief staan tegenover het gratis maken van kaartverlenging, is dit één van de redenen die ons op dit moment van een positief advies weerhoudt.

^b Volgens de berekening van het eerdere voorstel door Translink zou de derving bij gratis vernieuwing van P- én A-kaarten op jaarbasis € 10,75 miljoen bedragen, waarvan € 5,75 miljoen voor P-kaarten.

Een andere belangrijke reden is de voorgestelde invoeringsdatum. Die valt samen met het moment waarop de BTW op de OV-tarieven wordt verhoogd van 6% naar 9%. De consumentenorganisaties zijn zeer ongelukkig met deze BTW-maatregel, die de keuze van reizigers voor het OV niet bevordert. Wij vinden het ongewenst om deze prijsverhoging te stapelen met andere maatregelen die reeds tot een aanzienlijke verhoging van de vervoertarieven leiden.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. van Leijenhorst', written in a cursive style.

drs. J. van Leijenhorst
Voorzitter NOVB - CO