

OV-chipkaartmonitoring in de duale fase

Gerben Zwart
NEA Transportonderzoek en -opleiding
gzw@nea.nl

Lars Jansen
Stadsregio Amsterdam
L.Jansen@stadsregioamsterdam.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
19 en 20 november 2009, Antwerpen**

Samenvatting

OV-chipkaartmonitoring in de duale fase

Zolang in een regio zowel het zonetarief van de strippenkaart als het kilometertarief van de OV-chipkaart geldig zijn, is er sprake van een duale fase. De Stadsregio Amsterdam voert samen met NEA op dit moment een monitoronderzoek uit naar de opbrengstontwikkelingen gedurende deze duale fase, alsook de fase daarna. Zo kunnen ontwikkelingen onderbouwd worden en kan de stadsregio waar nodig zijn verantwoordelijkheid nemen. Hierdoor komen de mogelijke opbrengstrisico's niet automatisch eenzijdig bij de vervoerders te liggen.

1. Inleiding

In Nederland wordt op dit moment in het openbaar vervoer de OV-chipkaart ingevoerd als vervoerbewijs. In de periode voorafgaand aan het moment waarop deze chipkaart de bestaande vervoerbewijzen geheel gaat vervangen is er sprake van de zogenaamde duale fase. In deze periode zijn beide kaartsoorten geldig. Dit geeft de gebruiker de keuze tussen twee systemen.

De introductie van de OV-chipkaart kenmerkt zich echter niet alleen door het invoeren van een technisch nieuw kaartstelsel, ook wordt er een ander tariefsysteem ingevoerd. Er zal dus niet alleen een keuze gemaakt worden op basis van nieuwe technische mogelijkheden en de bijbehorende gemakken of ongemakken, ook zal er, althans gedurende de duale fase, een keuze op basis van de prijs gemaakt gaan worden.

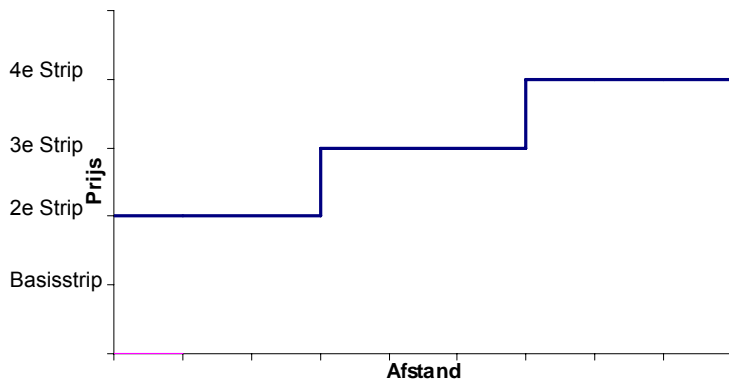
Op voorhand zijn er modelberekeningen gemaakt over de maximale dervingseffecten van het nieuwe tarief. De Stadsregio Amsterdam bevindt zich in 2009 en waarschijnlijk ook deels in 2010 in de duale fase. NEA voert nu in opdracht van de Stadsregio Amsterdam een monitoronderzoek uit naar de werkelijke realisatie van OV-chipkaartopbrengsten gedurende deze duale periode, alsmede de periode daarna.

Over de effecten van de overgang naar een technisch nieuw kaartstelsel zijn ook veel dingen te zeggen, maar hier zullen wij ons beperken tot de effecten ten aanzien van het gewijzigde tariefsysteem.

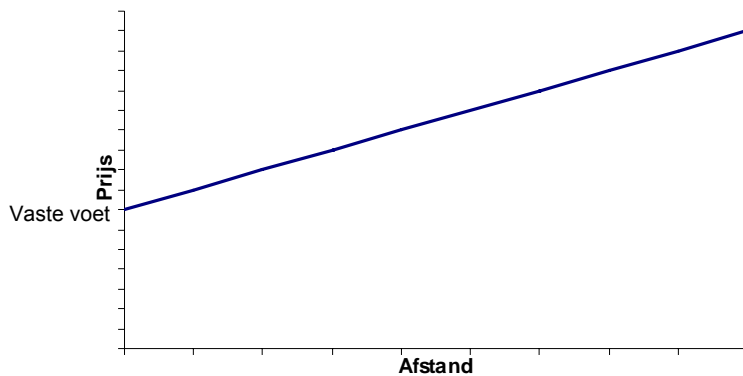
2. Een nieuw tariefsysteem

Tot de invoering van de OV-chipkaart is het tariefsysteem in Nederland gebaseerd op zones. Het aantal strippen dat per reis gestempeld moet worden is gelijk aan het aantal zones + 1 (de basisstrip). In het nieuwe tariefsysteem wordt per gereisde kilometer betaald. Het verschil is in de figuren 1 en 2 weergegeven.

Figuur 1. Relatie prijs en afstand bij het strippenkaarttarief

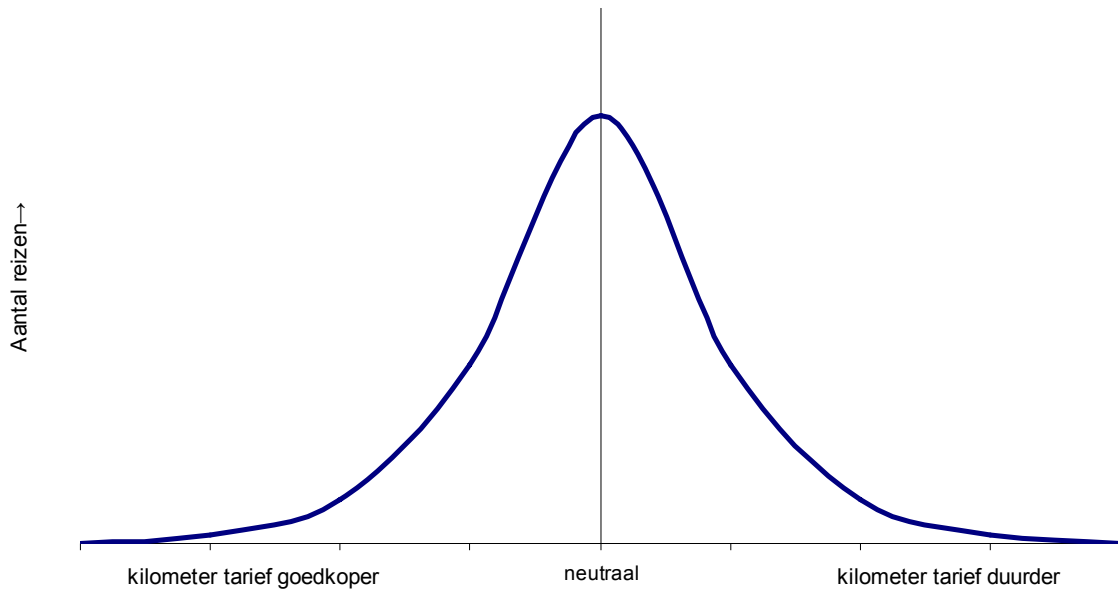


Figuur 2. Relatie prijs en afstand bij het nieuwe tarief



Dit betekent dat bij een bepaalde gereisde afstand het zonetarief goedkoper is en bij andere afstanden juist het kilometertarief. De hoogte van de vaste voet en de prijs per kilometer zou idealiter zo gekozen moeten worden dat het nieuwe tarief gemiddeld neutraal zal zijn. De (theoretische) verdeling van dit gemiddeld neutrale prijsverschil is weergegeven in figuur 3.

Figuur 3. Theoretische verdeling bij neutraal prijsverschil zonetarief vs. kilometertarief



Met behulp van onder andere het NEA-Tarievenmodel is voor de Stadsregio Amsterdam een voor de hele regio neutraal tarief vastgesteld. Hierbij wordt een prijs per kilometer van 10 cent gehanteerd. Dit vormt samen met de landelijk uniforme vaste voet van 75 cent het te hanteren chipkaarttarief voor 2009.

3. Monitoring van de duale fase

Tegelijkertijd met de invoering van de OV-chipkaart wordt ook overgegaan naar een nieuw tariefsysteem. Dit brengt risico's voor de ontwikkeling van de opbrengsten met zich mee. De opbrengsten en de daarmee samenhangende risico's spelen een rol in de relatie tussen opdrachtgever (de Stadsregio Amsterdam) en de vervoerders. De vervoerders dragen namelijk in alle concessies de verantwoordelijkheid voor de opbrengsten, maar de Stadsregio heeft het kilometertarief voor de OV-chipkaart bepaald.

De wijze waarop door de reizigers op de nieuwe kaart en het tariefsysteem wordt gereageerd kent een grote mate van onzekerheid. De Stadsregio en de vervoerders hebben onderkend dat het in beider belang is om hier gezamenlijk mee om te gaan en niet alle risico's eenzijdig bij één partij neer te leggen.

Hierbij is door de betrokken partijen (vervoerders en overheid) NEA ingeschakeld om hulpmiddelen te ontwikkelen die behulpzaam kunnen zijn bij het monitoren van de opbrengstontwikkeling in de duale fase. Doelstelling van de hulpmiddelen is om informatie op te leveren waarmee bijsturing kan plaatsvinden in de duale fase, als ook de periode daarna. Deze bijsturing kan bijvoorbeeld het aanpassen van het kilometertarief betreffen maar ook een correctie op de financiële verrekening tussen de partijen.

De twee vragen die hierbij primair beantwoord moeten worden betreffen:

1. Hoe ontwikkelen zich de opbrengsten en kilometers en daarmee de opbrengst per kilometer als gevolg van de invoering van het nieuwe tarief?
2. In hoeverre treedt er in de duale fase daadwerkelijk derving op door shopgedrag?

De eerste resultaten voor de beantwoording van beide vragen worden in het volgende hoofdstuk kort toegelicht.

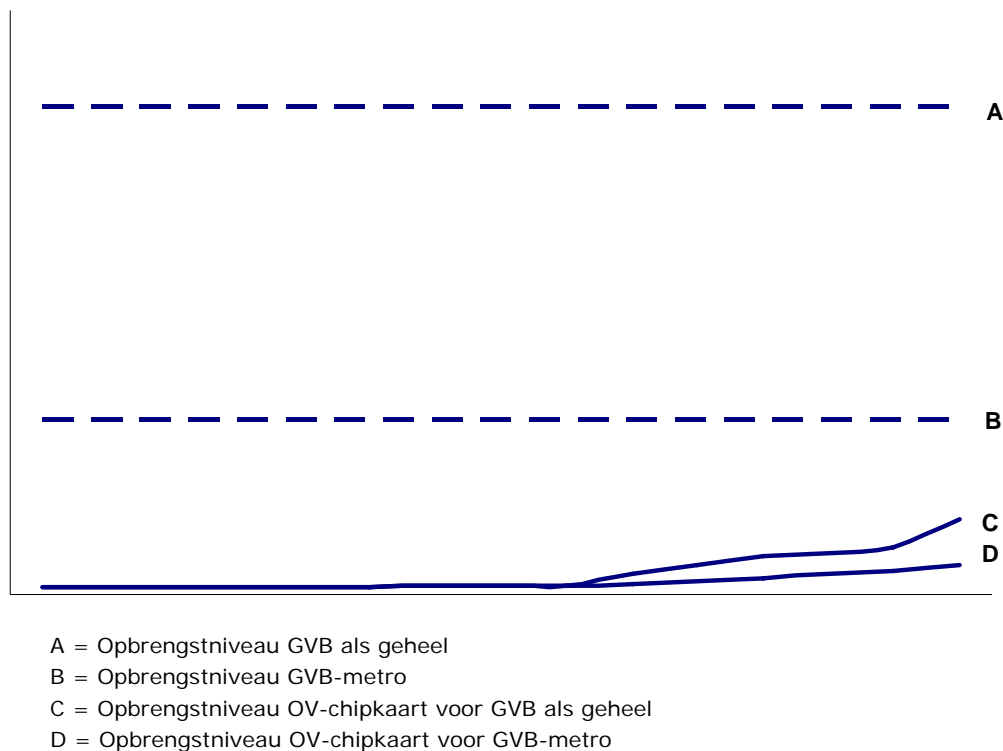
4. Opbrengstontwikkeling en shopgedrag

Bij de in dit hoofdstuk gepresenteerde analyses worden geen expliciete cijfers genoemd, omdat dat concurrentiegevoelige informatie zou bevatten. Er worden alleen gevonden trends aangegeven.

4.1 Opbrengstontwikkeling

In figuur 4 is de opbrengstontwikkeling over de duale periode van april 2008 t/m juni 2009 bij het GVB weergegeven. Uit deze figuur blijkt al duidelijk dat het niveau van de chipkaartopbrengsten zich nog op een dermate laag niveau ten opzichte van het totale opbrengstniveau van het bedrijf bevindt, dat een echt relevante analyse van de opbrengstontwikkeling nog niet gemaakt kan worden.

Figuur 4. Opbrengstontwikkeling t.o.v. het totale opbrengstniveau



Op detailniveau zijn binnen de OV-chipkaartopbrengsten wel reeds diverse analyses uitgevoerd. Het betrof hier bijvoorbeeld analyses naar de ontwikkelingen in het niet compleet in- en uitchecken door de reizigers.

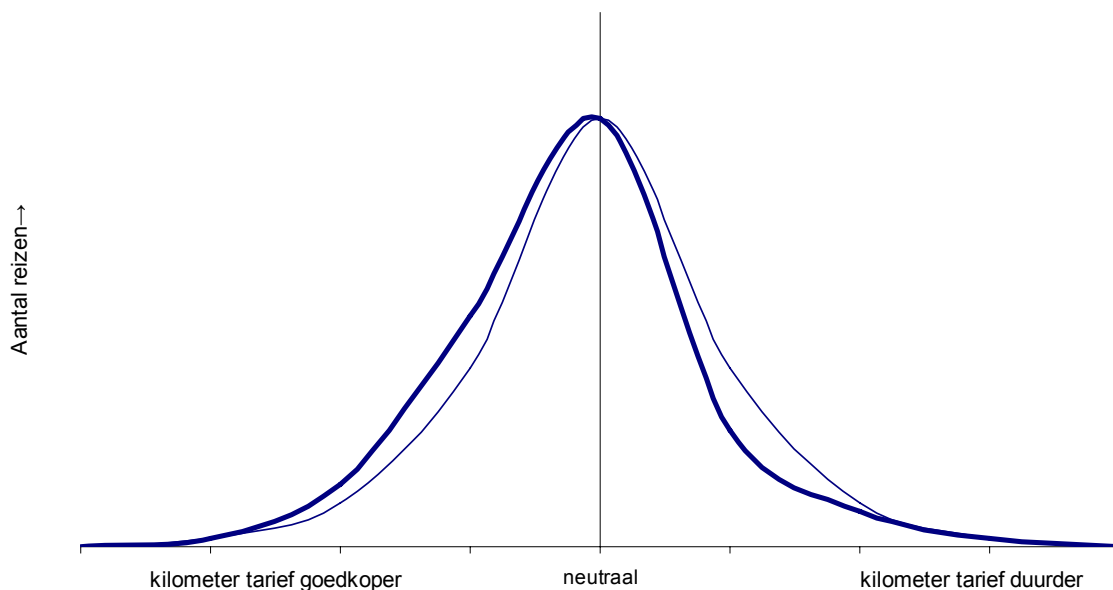
Voor de andere vervoerders binnen de Stadsregio, Connexxion en Arriva, zijn de opbrengsten van de OV-chipkaart nog op een dermate laag niveau dat deze tot nog toe niet in de analyses zijn betrokken. Bij deze vervoerders is pas op een later moment de duale fase ingegaan en tot voor de zomer van 2009 is hierover nog weinig actief aan de reizigers gecommuniceerd.

4.2 Derving door shopgedrag

Zoals in hoofdstuk 2 is aangegeven is er een verdeling van het prijsverschil tussen de beide tariefssystemen. Op basis van economische principes zou je verwachten dat alle reizigers waarvoor het kilometertarief duurder uitpakt in de duale periode niet over zullen stappen op dit duurdere tarief. Daarentegen zouden de reizigers waarvoor het goedkoper wordt juist gaan overstappen. Dit wordt aangeduid met de term shopgedrag.

Bij de Amsterdamse metro zijn hiernaar een aantal analyses uitgevoerd. Ten eerste is een goede referentiewaarde nodig en kan de vraag gesteld worden of het gehanteerde kilometertarief voor deze vervoerwijze echt een neutraal tarief is. In de eerste 3 maanden van 2008 was het op de Amsterdamse metro wel mogelijk om met een chipkaart te reizen, maar gebeurde dit nog tegen het normale zonetarief. Voor deze reizigers kan het betaalde zonetarief vergeleken worden met het toekomstige kilometertarief van de in die periode door hun gemaakte reizen. Het resultaat is weergegeven in figuur 5. Als referentie staat hier met een dunne lijn de theoretische verdeling uit figuur 3 aangegeven.

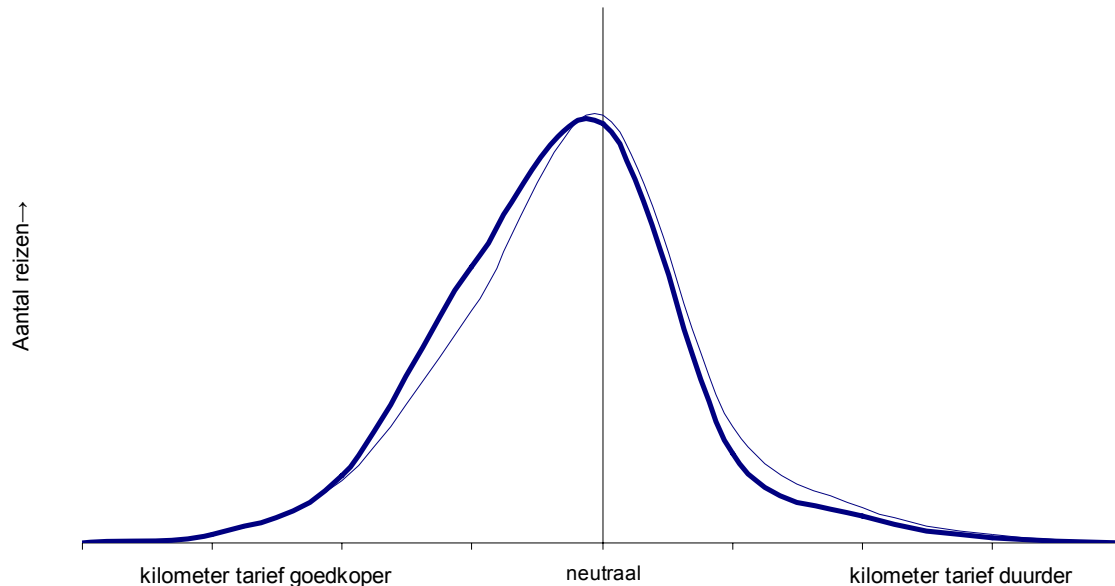
Figuur 5. Werkelijke verdeling van de tariefverschillen voor de Amsterdamse metro



Voor de Amsterdamse metro geldt dat het gehanteerde kilometertarief niet geheel opbrengstneutraal is. Dit was ook al uit eerdere modelberekeningen gebleken en is ook een bewuste keuze van de Stadsregio geweest. Bij de bepaling van het tarief is gekozen voor een uniform kilometertarief voor de gehele Stadsregio en is erop gestuurd dat dit tarief een neutrale opbrengst oplevert voor de gehele regio in totaal, maar niet voor iedere concessie of vervoertechniek afzonderlijk.

Als van deze verdeling verondersteld wordt dat deze een maat is voor het werkelijk tariefniveau op de Amsterdamse metro, kan dit vergeleken worden met de verdeling zoals deze later gedurende de duale periode wordt aangetroffen. In figuur 6 is de situatie van medio 2009 weergegeven.

Figuur 6. Effect van shopgedrag op de verdeling van de tariefverschillen



Duidelijk is dat er een duidelijke verschuiving plaatsvindt naar reizen die goedkoper zijn met het kilometertarief. Echter het is nog steeds zo dat er reizen gemaakt worden met het kilometertarief, ondanks dat deze duurder zijn dan als ze gemaakt zouden worden met het ook aanwezige zonetarief. Er spelen bij de reizigers duidelijk meer besliscriteria, dan alleen zuiver economische.

Het gaat hier echter nog niet om dermate hoge bedragen aan shopgedrag dat dit geleid heeft tot bijstelling van de bestaande afspraken. Dit heeft natuurlijk een directe relatie met het algemene niveau van de chipkaartopbrengsten ten opzichte van de overige opbrengsten.

5. Conclusie

Het monitoren van de ontwikkelingen in de duale fase is een proces in wording. Het gerealiseerde opbrengstniveau met de OV-chipkaart maakt wel een ontwikkeling door, maar deze bevindt zich tot het moment van definitieve sluiting van de poortjes in de metro in augustus 2009 nog zeer sterk in een aanloopfase. In de Stadsregio Amsterdam zijn alleen bij het GVB de ontwikkelingen zodanig dat er al analyses gemaakt kunnen worden. Bij de andere vervoerders in de Stadsregio, Connexxion en Arriva, is reizen op de OV-chipkaart intussen ook mogelijk. Hier bevindt zich de ontwikkeling van de OV-chipkaartopbrengst nog op een dermate laag niveau dat deze nog niet zinvol in de analyses meegenomen kan worden.

Op 27 augustus is de duale fase in de Amsterdamse metro beëindigd. Dit leidt tot een toenemend gebruik bij de vervoerwijzen die zich nog in de duale fase bevinden. De ontwikkelingen zullen de komende maanden dan ook nauwgezet door de betrokken partijen worden gevolgd.