

Vergaderjaar 2010–2011

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 384**

## **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 29 september 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van 25 juni 2010 inzake dubbel opstaptarief OV-chipkaart (Kamerstuk 23 645, nr. 375).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 28 september 2010. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Ten Broeke

Adjunct-griffier van de commissie,  
Tijdink

### <sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Dijkzma, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Slob, A. (CU), Koopmans, G.P.J. (CDA), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Graus, D.J.G. (PVV), Broeke, J.H. ten (VVD), fng voorzitter, Ouwehand, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Sharpe, J.E.J.W. (PVV), Nieuwenhuizen, C. van (VVD), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Lucas-Smeerdijk, A.W. (VVD), Verhoeven, K. (D66) en Koolmees, W. (D66).  
Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Peters, M. (GL), Vacature, CU, Atsma, J.J. (CDA), Lodders, W.J.H. (VVD), Vermeij, R.A. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Hijum, Y.J. van (CDA), Klaveren, J.J. van (PVV), Harbers, M.G.J. (VVD), Thieme, M.L. (PvdD), Uitslag, A.S. (CDA), Karabulut, S. (SP), Jong, L.W.E. de (PVV), Braakhuis, B.A.M. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Agema, M. (PVV), Neppérus, H. (VVD), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), Veldhoven, S. van (D66) en Ham, B. van der (D66).

1

*Wordt er momenteel gewerkt aan een structurele oplossing voor de verschillen tussen overstapsituaties in de railketen voor reizigers met de OV-chipkaart, bovenop de reeds aangekondigde maatregelen via signing en branding? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer komt deze structurele oplossing beschikbaar?*

«Routing, Signing and Branding» (RSB) is de oplossing voor de overstapsituaties op het spoor. De Regiegroep heeft hiertoe besloten op basis van de eindbeeldstudie «Overstap Meerdere vervoerders». RSB zal in de loop van 2011 op alle overstapstations zijn ingevoerd. Reizigers worden met RSB met behulp van aanwijzingen op bijvoorbeeld borden of op de grond begeleid bij het maken van een overstap van de ene naar de andere vervoerder. Alle overstapzones (trein/trein en trein/metro) worden op een uniforme manier ingericht.

De vervoerders hebben voorts – mede op verzoek van voormalig staatssecretaris Huizinga – een studie laten uitvoeren naar de technische en organisatorische haalbaarheid van één check-in en één check-uit per treinreis, ongeacht het aantal treinvervoerders waarmee de totale reis is afgelegd. Het eindrapport, dat hiervoor enkele technische alternatieven schetst, zal binnenkort worden besproken in de Regiegroep. Over de uitkomsten van die bespreking zal ik u zo snel mogelijk daarna op de hoogte stellen.

2

*Is uw stelling dat reizigers zich over de concessiegrenzen heen bewegen en moeten kunnen rekenen op een eenduidige aanpak, ook van toepassing op de overstapsituaties in de railketen (trein-trein en trein-metro/lightrail)? Zo nee, waarom niet?*

Ja. De overstapsituaties worden op een uniforme wijze ingericht. Zie het antwoord op vraag 1.

3 en 4

*Bent u bereid in de door u aangekondigde Algemene Maatregel van Bestuur de acceptatie van het papieren kaartje te verplichten totdat niet alleen het probleem van het dubbele opstaptarief, maar ook het probleem van de verschillen tussen overstapsituaties opgelost is? Bent u bereid tegelijkertijd de door u ingestelde onafhankelijke commissie ook de opdracht te geven een structurele oplossing te bieden voor de verschillen tussen overstapsituaties vanuit het perspectief van de reiziger?*

Dat is niet nodig. De overstapsituaties worden op een uniforme manier ingericht. Zie ook het antwoord op vraag 1.

5

*Kunt u uiteen zetten hoe u gekomen bent tot de keuze om een commissie in te stellen om de problemen met het opstaptarief aan te pakken, terwijl u en uw ambtsvoorganger voor dergelijke kwesties tot dusverre altijd verwezen naar de decentrale overheden en vervoersbedrijven als de verantwoordelijke instanties? Mag op basis van deze keuze worden geconcludeerd dat uw vertrouwen in het oplossend vermogen van deze decentrale aanpak is afgenomen en is de verwachting gerechtvaardigd dat mogelijk ook andere problemen met de OV-chipkaart onderwerp van studie kunnen worden van deze of andere onderzoekscommissies?*

Uw Kamer heeft terecht meerdere malen gewezen op de wens om tot een oplossing te komen voor de reizigers die overstappen van trein op trein en daarbij een dubbel opstaptarief moeten betalen. Tot op heden zijn partijen

er nog niet in geslaagd een structurele oplossing te vinden voor het dubbele opstaptarief op het spoor. Ik benadruk nog eens dat ik een dubbel opstaptarief ongewenst vind. Daarom heb ik besloten een onafhankelijke commissie in te stellen die gaat onderzoeken op welke wijze en onder welke voorwaarden dit voorkomen zou kunnen worden. Per brief van 25 juni 2010 heb ik uw Kamer hierover geïnformeerd (Kamerstukken II, 23 645, 375).

Uit het instellen van een commissie volgt niet dat mijn vertrouwen in de decentrale overheden om de OV-chipkaart verder in te voeren is afgenomen. Het dubbele opstaptarief is een namelijk een vraagstuk dat niet alleen door de decentrale overheden moet worden opgepakt, maar gezamenlijk met de spoorvervoerders en Verkeer en Waterstaat. De commissie zal zich richten op het dubbele opstaptarief op het spoor. Deze problematiek moet nu voortvarend worden opgepakt.

6

*Kunt u inzichtelijk maken welke extra kosten gemaakt worden door het handhaven van het papieren treinkaartje totdat het probleem van het dubbele opstaptarief opgelost is? Kunt u tevens specificeren bij welke partijen deze kosten worden neergelegd en wat hier de motivatie voor is?*

De onafhankelijke commissie zal de kosten van het handhaven van het papieren treinkaartje in beeld brengen. Ook zal de commissie een uitspraak doen wie voor deze kosten verantwoordelijk is. Ik wacht deze resultaten af.

7

*Hoe lang zal de duale fase van papieren treinkaartje en OV-chipkaart op het spoor gaan duren? Kunt u dit proces versnellen, en zo ja, op welke wijze?*

Zoals ik ook in mijn brief aan uw Kamer heb aangegeven, zal de duale fase met behulp van een Algemene Maatregel van bestuur gehandhaafd blijven totdat het probleem van het dubbele opstaptarief is opgelost (Kamerstukken II, 23 645, nr. 375). Ik ga er vanuit dat dit een goede prikkel is voor partijen om snel tot een oplossing te komen.

8

*Waarom wordt er niet voor gekozen het zogenaamde «easy trip»-systeem, dat alle vervoerders behalve NS gebruiken voor het berekenen van de tarieven, in het gehele openbaar vervoerssysteem te hanteren?*

De situatie bij NS wijkt af ten opzichte van andere spoorvervoerders (o.a. twee reisklassen). NS heeft daarom in eerste instantie voor een ander systeem geopteerd. Inmiddels heeft NS ervoor gekozen om op termijn een aangepaste versie van EasyTrip te gaan gebruiken.

9

*Kunt u uiteenzetten waarom NS kiest voor het versleutelen van het opstaptarief in de kilometerprijs, daar waar andere vervoerders dit niet doen?*

NS hanteert al sinds jaar en dag haar huidige tariefberekening met een opstaptarief en vervolgens een geleidelijk degressief kilometersysteem. Binnen het opstaptarief is het tarief van de eerste acht tariefeenheden inbegrepen.

NS blijft dit systeem ook onder de OV-chipkaart hanteren. De tariefsafspraken met NS zijn vastgelegd in de Vervoersconcessie voor het hoofdrailnet. Als opdrachtgever hou ik NS daaraan.

10

*Acht u het wenselijk dat de kaartopbrengsten verdeeld worden door één van de vervoerders zelf (NS), waardoor deze vervoerder bij de opbrengstentoeedeling de positie van zowel scheidsrechter als speler inneemt?*

Met de OV-chipkaart worden de opbrengsten uit de kaartverkoop door Trans Link Systems toegerekend aan de vervoerder op basis van het in- en uitchecken. De OV-chipkaart biedt daarmee een alternatief voor het verdelen van de opbrengsten door één van de vervoerders zelf.

11

*Hoe heeft het kunnen gebeuren dat NS, in tegenstelling tot regionale vervoerders, nog lang niet voorbereid is op grootschalig gebruik van de OV-chipkaart?*

NS heeft gekozen voor een beheerste invoering van de OV-chipkaart. Hierbij wordt stap voor stap de OV-chipkaart geïntroduceerd. Dit is een bewuste keuze zodat reizigers kunnen wennen aan de kaart. Op dit moment kunnen reizigers met een anonieme OV-chipkaart en een persoonlijke OV-chipkaart (zowel van NS als van andere vervoerders) reizen op saldo bij NS. Daarnaast zijn de jaartrajectabonnementen van NS ook reeds op de OV-chipkaart gezet. In totaal gaat het om zo'n 8 miljoen OV-chipkaarten, waarmee bij NS kan worden gereisd. NS heeft mij laten weten dat de back-office van NS nu al is ingericht op grootschalige gebruik van de OV-chipkaart. Het aantal in- en uitcheckpaaltjes wordt tot en met het einde van dit jaar uitgebreid zodat ook deze het groeiende aantal reizigers met de OV-chipkaart kunnen verwerken. Van het niet voorbereid zijn op grootschalig gebruik is volgens de NS dan ook geen sprake.

12

*Wie heeft op welk moment de besluiten genomen over de invoering van de OV-chipkaart bij NS?*

In de concessie met NS zijn afspraken gemaakt over het invoeren van de OV-chipkaart op het hoofdrailnet. Deze betroffen met name de inspanningsverplichting om per 2008 een elektronisch vervoersbewijs te introduceren. Binnen deze afspraken neemt NS haar eigen beslissingen over de introductie van de OV-chipkaart.

13

*Was u steeds op de hoogte van voortgang van de invoering van de OV-chipkaart bij NS?*

Ik heb regulier overleg met NS over de OV-chipkaart. Daarnaast is er regulier overleg over de zaken die van belang zijn voor de concessie voor het hoofdrailnet.

14

*Waarom ontbreekt bij het vaststellen van de problemen met het overstappen met de OV-chipkaart (dubbel opstaptarief, verschillen tussen overstapsituaties, etcetera) een gedegen analyse van de oorzaken van die problemen? Onderschrijft u de analyse dat deze problemen voorkomen hadden kunnen worden bij een duidelijke landelijke sturing van het OV-chipkaartproject?*

Als er zich problemen voordoen bij de OV-chipkaart, wordt informatie verzameld over de achtergronden en mogelijke oplossingen. Ten aanzien van het dubbele opstaptarief zal de commissie een analyse uitwerken. Zij

baseert zich hierbij op informatie die reeds door de decentrale overheden en haar vervoerders is verzameld.

De Kamer heeft gekozen voor een decentrale invoering van de OV-chipkaart. In een groot deel van Nederland kan al met de OV-chipkaart worden gereisd. Uit de evaluatie van Rotterdam blijkt dat het overgrote deel van de reizigers positief is over de OV-chipkaart. Bij ieder technisch project, ook de OV-chipkaart, zijn er bij de invoering zaken die moeten worden opgelost. Als er zich bij de OV-chipkaart problemen voordoen, worden deze geïdentificeerd en aangepakt.

15

*Kunt u alsnog duidelijkheid geven over de vraag waarom de problemen met het overstappen met de OV-chipkaart niet voorzien en daarmee voorkomen zijn? Waar is het misgegaan en waarom hebt u hier niet eerder op gereageerd, terwijl dit probleem al jarenlang bekend is?*

Zoals bij mijn antwoord bij vraag 14 is aangegeven doet het probleem zich nu nog niet voor en is er ook niets misgegaan. Zowel de overstapsituaties als het dubbele opstaptarief worden aangepakt.

16

*Wat gaat u doen voor alle reizigers die door het dubbele opstaptarief gedupeerd zijn? Moeten die altijd zelf hun eigen recht gaan halen terwijl de schuld duidelijk niet bij hen ligt, of bent u bereid om de vervoersbedrijven aan te spreken om hier zelf het voortouw in te nemen, zeker bij de reizigers met een persoonsgebonden OV-chipkaart, waarvan uitstekend vast te stellen is waar en wanneer ze ten onrechte een dubbel opstaptarief hebben betaald? Bent u bereid om u samen met Trans Link Systems en de betreffende vervoersbedrijven actief in te zetten om ervoor te zorgen dat de benadeelde reizigers hun te veel betaalde geld terugkrijgen? Kunt u uw antwoorden toelichten?*

Er kan op dit moment nog niet met de OV-chipkaart op regionaal spoor worden gereisd (behoudens proeven voor geselecteerde groepen). Er zijn dus nu nog geen treinreizigers die worden geconfronteerd met een dubbel opstaptarief wanneer de gehele reis met de OV-chipkaart wordt gereisd. Doordat ik het papieren kaartje handhaaf totdat er een oplossing is, krijgen de reizigers de mogelijkheid te kiezen voor óf papieren kaartje óf chipkaart. De onafhankelijke commissie zal de situatie van het dubbele opstaptarief grondig analyseren. Op basis van deze analyse komt zij met haar advies. Ik wacht het onderzoek van de commissie af.

17

*Waarom zoekt u nu alleen naar een oplossing voor de dubbele opstaptarieven in de railketen, terwijl zich in andere modaliteiten van het openbaar vervoer vergelijkbare grote problemen met dubbele opstaptarieven voordoen? Klopt het dat u, zoals u in uw brief van 20 april 2010 (kamerstuk 23 645, nr. 357) aangaf, nog geen enkele oplossing ziet om de dubbele opstaptarieven in het stad- en streekvervoer structureel aan te pakken?*

In de andere modaliteiten doen zich geen problemen voor met een dubbel opstaptarief. IPO en SkVV hebben aangegeven dat in het regionaal OV (bus, tram, metro of regionaal trein) met reizen op saldo geen sprake is van een dubbel opstaptarief. Binnen het regionaal OV wordt één tariefsysteem gebruikt. Reizigers kunnen binnen 35 minuten overstappen tussen (en binnen) de verschillende regionale vervoersmodaliteiten zonder opnieuw een opstaptarief te betalen. Met de komst van de OV-chipkaart verdwijnt het dubbele opstaptarief dat gold wanneer sprake

was van een reis met bus, tram, of metro met de strippenkaart die wordt vervolgd met een reis op het (regionaal) spoor met een treinkaartje. Uw opmerking over mijn brief van 20 april 2010 herken ik niet. In mijn brief van 21 april 2010 heb ik aangegeven dat aan een oplossing voor het dubbele opstaptarief wordt gewerkt en dat ik de Tweede Kamer hierover zal informeren.

18

*Deelt u de mening dat de urgentie van een oplossing voor de dubbele opstaptarieven in de railketen hoog is, maar in het stad- en streekvervoer nog veel hoger vanwege het feit dat daar in een aantal gevallen al sprake is van verplicht gebruik van de OV-chipkaart?*

Zie het antwoord op vraag 17.

19

*Bent u bereid om nog vóór het einde van het zomerreces een uitgebreid plan van aanpak naar de Kamer te sturen voor het oplossen van het probleem van de dubbele opstaptarieven? Kunt u in dit plan van aanpak een duidelijke analyse opstellen met concrete en haalbare oplossingen om de dubbele opstaptarieven voor alle modaliteiten van het openbaar vervoer snel en structureel aan te pakken?*

De onafhankelijke commissie zal oplossingsrichtingen in kaart brengen voor het dubbele opstaptarief op het spoor. Streven is dat de commissie eind van dit jaar haar advies zal uitbrengen.

20

*In welke gebieden en welke vervoermiddelen kan de OV-chipkaart momenteel niet gebruikt worden, terwijl dit op termijn wel de bedoeling is?*

De OV-chipkaart is al in het grootste gedeelte van Nederland te gebruiken in bus, tram en metro. Ook op het hoofdrailnet kan al met de OV-chipkaart worden gereisd. In de provincies Groningen en Drenthe is reizen met de OV-chipkaart nog niet mogelijk. Naar verwachting zal dit in december 2010 wel het geval zijn.

Er kan nu nog niet worden gereisd met de OV-chipkaart op regionaal spoor. De planning is dat vanaf medio oktober 2010 de OV-chipkaart op het regionaal spoor in Friesland, Groningen en Limburg wordt geïntroduceerd. Wanneer de OV-chipkaart op het regionaal spoor in de andere provincies wordt ingevoerd, is nog niet bekend.