

1

> Retouradres: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070 351 61 71
F 070 351 78 95

Contactpersoon

-

T -

Ons kenmerk

VENW/DGMo-2010/222

Uw kenmerk

23645

Bijlage(n)

2

Datum 18 januari 2010
Onderwerp Kamervragen.

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik de vragen die de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft gesteld op 16 december 2009 ter voorbereiding op het Algemeen Overleg van 21 januari 2010.

1. Kunt u een overzicht geven van de vervoerstarieven per kilometer die door de vervoersbedrijven in de verschillende regio's (zullen) worden gehanteerd na invoering van de OV-chipkaart?
2. Kunt u een overzicht geven van de tarieven die de verschillende vervoersbedrijven (gaan) rekenen voor "wegwerpkaartjes"?
3. Kunt u een overzicht geven van de soorten abonnementen die door de vervoersbedrijven in de verschillende regio's (zullen) worden gehanteerd na invoering van de OV-chipkaart?

1, 2 en 3

Een overzicht van de vervoerstarieven per kilometer (vraag 1) en van de tarieven voor wegwerpchipkaarten (vraag 2) waartoe de verschillende decentrale overheden hebben besloten, is ter informatie opgenomen in bijlage 1. Hierin is ook de beschikbare informatie over de soorten abonnementen opgenomen (vraag 3). Omdat over abonnementen en kortingsregelingen nog wordt overlegd tussen de decentrale overheden (DO's) en de vervoerbedrijven, is deze kolom op dit moment niet geheel ingevuld.

De wijze waarop de prijs van een traject wordt bepaald, is bij de OV-chipkaart anders dan bij de strippenkaart. De strippenkaart is gebaseerd op een tarief per zone. De OV-chipkaart gaat uit van een tarief per kilometer. De prijs is niet meer afhankelijk van een indeling in zones, maar van de daadwerkelijk afgelegde reisafstand. De huidige zones verschillen van omvang, zowel binnen regio's als ook tussen regio's. Hierdoor bestaan ook nu al tariefverschillen voor reizigers tussen regio's, ook al is dat niet direct zichtbaar. Tussen het rijk en de decentrale overheden is afgesproken dat de invoering van de OV-chipkaart opbrengstneutraal zal geschieden. Dat betekent dat de reizigers er bij de overgang van de strippenkaart naar de OV-chipkaart

gemiddeld genomen hetzelfde betalen. De decentrale overheden gaan hiervan uit bij de berekeningen ten behoeve van de vaststelling van de OV-chipkaarttarieven. Omdat er verschillen zijn in de omvang van de zones per regio, leidt de eis van opbrengstneutraliteit tot verschillen in de kilometertarieven per regio.

Datum

Ons kenmerk
VENW/DGMO-2010/222

4. Is het waar dat er voor reizigers met de OV-chipkaart op de Randstadrailverbinding tussen Rotterdam en Den Haag verschillende tarieven worden gehanteerd, afhankelijk van in welke richting ze reizen of binnen welke vervoersregio ze zich bevinden? Zo ja, kunt u deze verschillen volledig in kaart brengen en toelichten waarom er voor deze verschillen is gekozen?
4. De verantwoordelijke decentrale overheden hebben hiervoor de volgende informatie aangeleverd: op de Randstadrailverbinding wordt tussen Rotterdam en Pijnacker-Zuid het tarief van de Stadsregio Rotterdam (€ 0,12) gehanteerd, en tussen Pijnacker-Zuid en Den Haag Centraal de tarieven van de Stadsregio Haaglanden. De Stadsregio Haaglanden kent een regiotarief en een stadstarief. De reiziger betaalt op het traject Pijnacker-Zuid en Laan van NOI het regiotarief van € 0,153 per kilometer, en op het traject Laan van NOI en Den Haag Centraal het stadstarief van € 0,131 per kilometer. De stadsregio's hebben hiermee gekozen voor tariefeenheid binnen de regio en niet voor eenheid binnen vervoerslijnen. Dit om concurrentie tussen de vervoerslijnen binnen de regio te vermijden. Tarieven zijn niet afhankelijk van de richting waarheen wordt gereisd.
5. Kunt u duidelijk uiteenzetten aan welke kaders iedere vervoersregio gebonden is bij het bepalen van de tarieven voor het openbaar vervoer? Kunt u hierbij duidelijk onderscheid maken tussen opstaptarieven en kilometertarieven en voor beide aangeven wat het minimum en het maximumtarief bedraagt?
5. In de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) zijn de bevoegdheden voor het openbaar vervoer gedecentraliseerd naar de provincies en de stadsregio's (de decentrale overheden). Uw Kamer heeft daarmee ingestemd. Onderdeel van die decentralisatie is de tariefsverantwoordelijkheid. De decentrale overheden (DO's) stellen voor hun eigen concessies de tarieven vast. Toezicht gaat via het democratisch proces op decentraal niveau. Daarnaast worden de tarieven ingevolge de Wp2000 voor advies voorgelegd aan de regionale consumentenorganisaties.
Het rijk en de decentrale overheden hebben afgesproken dat de tarieven opbrengstneutraal over zullen gaan. Dit betekent dat de reizigers bij het uitzetten van het NVB gemiddeld genomen niet duurder uit mogen zijn in vergelijking met de nationale vervoerbewijzen (NVB). Ook mogen de tarieven daarna gedurende één jaar niet verhoogd worden, anders dan voor de gebruikelijke indexatie.

Ondanks de vrijheid van DO's om binnen de geschetste kaders de tarieven vast te stellen, hebben de DO's afspraken gemaakt over een Landelijk Tarievenkader (LTK). Zo zijn er tariefafspraken over het reizen op saldo, zoals een landelijk vastgestelde vaste voet (ook wel 'opstaptarief' genoemd) van € 0,78 in 2010, leeftijdsgebonden korting van 34% en spits- en daldefinities. Aan het LTK zullen de DO's nog afspraken toevoegen over abonnementen en kortingsproducten.

6. Wat is uw reactie op het rapport dat de Utrechtse SP-afdeling heeft opgesteld over de kosten van het openbaar vervoer vóór en ná de invoering van de OV-chipkaart?
7. Hoe beoordeelt u de conclusie in het rapport van de Utrechtse SP-afdeling dat de 957 onderzochte ritten een gemiddelde prijsstijging aantonen van 19%? Zo ja, is dit geen duidelijke breuk met de belofte dat de invoering van de OV-chipkaart voor de reiziger gemiddeld genomen niet duurder zal uitvallen? En gaat u de hiervoor verantwoordelijke bestuurders in de vervoersregio Utrecht hierop aanspreken?

Datum

Ons kenmerk

VENW/DGMO-2010/222

6 en 7.

Het uitgangspunt bij de overgang van het NVB naar de OV-chipkaart is dat deze opbrengstneutraal zal geschieden. Bij het vaststellen van de opbrengstneutraliteit wordt een vergelijking gemaakt tussen de reizen met de strippenkaart en de reizen met de OV-chipkaart. De uitkomsten moeten bij een gelijkblijvend reizigersvolume gelijk zijn om een opbrengstneutrale overgang vast te stellen. Dat neemt niet weg dat sommige reizigers goedkoper uit zullen zijn en andere duurder. Ook zijn er reizigers die ongeveer evenveel blijven betalen.

De invoering van de OV-chipkaart vindt in de verschillende regio's stapsgewijs plaats. Veelal is in eerste instantie alleen reizen op saldo zonder kortingsproposities mogelijk. Daardoor kan tijdens (het begin van) de duale fase de prijs van de OV-chipkaart gemiddeld genomen hoger uitkomen in vergelijking met de strippenkaart. Dit geldt ook voor de Utrechtse regio, waar nog niet het gehele tariefassortiment beschikbaar is. De reiziger kan momenteel vanzelfsprekend nog steeds kiezen voor de strippenkaart.

Het tarievenplan voor de regio Utrecht nog niet afgerond. Het beeld tot nu toe is dat het plan zal gaan voldoen aan het criterium van de opbrengstneutraliteit. Zodra het plan is afgerond zal de toetsing op opbrengstneutraliteit plaatsvinden.

8. Hoe beoordeelt u de conclusie van het ROCOV (Regionaal Overleg Consumenten Openbaar Vervoer) uit de stadsregio Gelderland dat de minister van Verkeer en Waterstaat tijdens het vragenuur van 3 november jongstleden onterecht heeft gesteld dat het Gelderse ROCOV heeft ingestemd met de prijsstelling van de zogenaamde RIT-kaarten in deze regio?
8. Bij brief van 4 december 2009 heb ik uw Kamer geïnformeerd over de besluitvorming inzake de tarieven in de Stadsregio Arnhem-Nijmegen (Kamerstuk 2009/2010, 23 645, nr. 327). In de bijlage bij de brief van 4 december geeft de Stadsregio Arnhem-Nijmegen een beschrijving van het proces dat is doorlopen. Daaruit blijkt dat het ROCOV geen formeel bezwaar heeft ingediend.
9. Klopt het dat u, bij het vaststellen van stijgingen in de prijzen van vervoersbewijzen door invoering van de OV-chipkaart, gebruik maakt van marges van 10%? Zo ja, houdt dat in dat een reiziger die 9,9% duurder uit is door de OV-chipkaart, formeel wordt beschouwd als iemand die niet duurder uit is? Is deze handelswijze gebruikelijk?

9. Nee. Zie het antwoord op vraag 6 en 7.

Datum

10. Welke middelen kunt u inzetten om eventuele kostenstijgingen in bepaalde regio's door de invoering van de OV-chipkaart terug te draaien?

Ons kenmerk
VENW/DGMO-2010/222

10. Door de eis van opbrengstneutraliteit bij het uitzetten van het NVB zullen er per vervoersregio gemiddeld geen kostenstijgingen zijn als gevolg van de invoering van de OV-chipkaart. Als niet voldaan wordt aan de eis van opbrengstneutraliteit wordt het NVB niet uitgezet.

11. Kunt u een overzicht geven van de meest recente beschikbare gegevens van incomplete transacties (verkeerde/gemiste check-outs) bij alle vervoerders in de verschillende regio's? Kunt u daarbij:
steeds duidelijk vermelden om welke vervoerder en vervoersregio het gaat;
steeds een duidelijk onderscheid maken tussen alle vervoersmodaliteiten, waarbij de trein, de tram, de metro, de lightrail en de bus als aparte categorieën worden beschouwd;
per modaliteit het percentage incomplete transacties ten opzichte van het totaal aantal reizigers in de betreffende modaliteit aangeven;
inzichtelijk maken welk deel van de incomplete transacties te wijten is aan niet (goed) functionerende apparatuur of techniek en welk deel van de incomplete transacties te wijten is aan het gedrag van de reiziger, bijvoorbeeld het vergeten uit te checken?

11. Op mijn verzoek hebben de decentrale overheden de gevraagde gegevens aangeleverd. Deze zijn opgenomen in bijlage 2.

12. Hanteren de vervoerders RET (Rotterdamse Elektrische Tram), GVB (Gemeentevervoerbedrijf) en NS (Nederlandse Spoorwegen) maximumpercentages incomplete transacties als doelstelling? Zo ja, welke percentages hanteren zij daarvoor?

12. De vervoerders en de DO's hebben mij aangegeven dat zij ernaar streven dit percentage zo laag mogelijk te krijgen. Daartoe hebben de vervoerders diverse maatregelen getroffen, zoals omroepberichten en bestickering van de voertuigen. Ook verwachten zij dat dit percentage zal dalen door gewinning aan het in- en uitchecken bij de reizigers. Voor reizigers die toch vergeten om uit te checken is er een coulancebeleid, waardoor het teveel betaalde geld teruggeclaimd kan worden.

13. Zijn er nog problemen met techniek of technische toepassingen zoals toegangspoortjes, oplaadpunten en/of kaartautomaten? Moeten er nog aanpassingen worden gedaan om problemen op te lossen dan wel te voorkomen? Zo ja, kunt u hiervan een duidelijk en compleet overzicht geven?

13. De vervoerders en TLS hebben aangegeven dat er geen majeure problemen zijn met de techniek of technische oplossingen zoals toegangspoortjes, oplaadpunten en/of kaartautomaten. Overigens heeft elk ICT-systeem, zoals de OV-chipkaart, te maken met een bepaald niveau van storingen. Deze wijken bij de OV-chipkaart niet af van datgene dat gebruikelijk is bij vergelijkbare systemen. Belangrijk is dat het aantal storingen, het tijdstip, de duur en de impact op gebruikers beperkt blijft. Een overzicht van alle storingen is niet beschikbaar.

14. Worden er veel verschillende technische systemen gebruikt in de diverse vervoersregio's? Zo ja, leiden deze verschillen tot technische problemen?

Datum

14. TLS en de vervoerders hebben aangegeven dat het OV-chipkaartsysteem een zogeheten open architectuur kent. Dat wil zeggen dat er verschillende leveranciers mogelijk zijn voor de apparatuur die gebruikt kan worden in het OV-chipkaartsysteem. Trans Link Systems heeft specificaties opgesteld waaraan de apparatuur moet voldoen (de specificaties zijn vastgelegd in het SDOA, Specification Document Open Architecture). Als een leverancier apparatuur heeft ontwikkeld volgens deze specificaties wordt de apparatuur door TLS getest en vervolgens gecertificeerd. Alle apparatuur werkt dan met dezelfde functionaliteiten. Het feit dat er verschillende leveranciers zijn, leidt dus niet tot problemen.

Ons kenmerk

VENW/DGMO-2010/222

15. Bent u bekend met het bericht "OV-chipkaart kampt met falende techniek"?

15. Ja.

16. Deelt u de mening dat het mogelijk vastlopen van het OV-chipkaartsysteem doordat veel OV-chipkaarten worden geactiveerd een probleem is dat in de ontwerpfase van het systeem voorzien had moeten worden, en dat dus in dat vroege stadium al ondervangen had moeten worden in plaats van twee maanden voor die activering? Zo nee, waarom niet?

16. De Minister van OCW, die verantwoordelijk is voor de Studenten OV-chipkaart, heeft in overleg met de IB-Groep en TLS het potentiële risico van de grote aantallen Studenten OV-kaarten die moeten worden geactiveerd vroegtijdig gedetecteerd en had een alternatief klaarliggen: studenten kunnen gefaseerd het reisproduct ophalen en de periode van ophalen is verlengd tot 31 januari 2010. Voor de student is en blijft het gegeven: vanaf 1 januari 2010 reist hij/zij landelijk met de Studenten OV-chipkaart. Hierin verandert niets.

Overigens is het systeem zo ingericht dat het activeren van de Studenten-OV-chipkaarten (op grote schaal) niet van invloed is op de stabiliteit van de OV-chipkaartsysteem. De reguliere reiziger ondervindt dus geen hinder van het activeren van de Studenten-OV-chipkaarten.

17. Klopt het dat de periode voor het elektronisch opladen van het studentenreisproduct op de Studenten OV-chipkaart is verlengd tot en met 31 januari 2010? Zo ja, wat is de reden hiervoor?

17. Tot 1 januari 2010 is het studentenreisrecht gekoppeld aan de papieren kaart. Na de wijziging van de Wet op de studiefinanciering 2000 (waarin het reisrecht is geregeld) worden de producten op de OV-chipkaart geplaatst. Studenten moeten met hun OV-chipkaart naar een afhaalapparaat om de producten op hun kaart te laden. Het gaat om ongeveer 650.000 studenten die ieder twee producten (week- of weekendkaart en het reisrecht) moeten laden. Dat zijn dus 1,3 miljoen producten. De afhaalapparaten kunnen deze producten niet voor 1 januari 2010 aan alle studenten verstrekken. Daarom is de periode verlengd tot en met 31 januari 2010.

18. Zal de verlenging van de periode voor het elektronisch opladen van het studentenreisproduct op de Studenten OV-chipkaart tot problemen kunnen leiden voor studenten? Zo ja, kunt u garanderen dat er zich geen problemen voor zullen doen voor welke student dan ook?
18. Studenten kunnen ongehinderd reizen. De bestaande studenten OV-chipkaarten met daarop het reisrecht uit 2009 blijven geldig totdat het proces van activeren van het nieuwe reisproduct is afgerond. Naar verwachting eind januari 2010. In de metro's van Rotterdam en Amsterdam kunnen studenten een tijdelijke sleutelkaart (OV-chipkaart) krijgen, zodat men gewoon in de metro kan reizen. Deze kaarten blijven ook in januari 2010 geldig.
19. Is er al een oplossing gevonden voor het dubbel betalen van het opstaptarief bij overstappen?
19. Vanuit het belang van de reiziger op het spoor is het wenselijk te komen tot één opstaptarief indien wordt gereisd met de OV-chipkaart. Het papieren treinkaartje kent bij reizen door geheel Nederland nu ook één opstaptarief. De decentrale overheden en NS zijn, met mij, van mening dat voorkomen moet worden dat de reiziger een dubbel opstaptarief betaalt. Hiervoor wordt op dit moment door de vervoerders naar een oplossing gezocht.
20. Wanneer worden de eerste resultaten van de invoering van de OV-chipkaart in de trein bekend gemaakt?
20. NS heeft in de tweede week van december 2009 de eerste ervaringen bij de introductie van de OV-chipkaart bekend gemaakt. De invoering van de OV-chipkaart in de trein verloopt naar wens. De aantallen overstijgen de prognoses waarbij zich geen noemenswaardige problemen voordoen. Totaal aantal geactiveerde kaarten in de periode 1 oktober 2009 tot en met 3 januari 2010: 48.257. Het totaal aantal reizen in de periode 1 oktober 2009 tot en met 3 januari 2010: 194.189.
21. Kunnen gebruikers van de OV-chipkaart reeds vóór aanvang van een reis zien wat de reis zal kosten?
21. Reizigers kunnen vooraf via internet op de website 9292ov.nl uitrekenen wat hun reis zal gaan kosten. Voor mondelinge informatie over de prijs van een reis kunnen reizigers contact opnemen met de klantenservices van de vervoerders. Bovendien heb ik de vervoerders een brief gestuurd waarin ik verzoek om de ritprijzen transparant te maken voor de reizigers, bijvoorbeeld informatieborden bij haltes.
22. Hebben er zich veranderingen voorgedaan in de overlegstructuren met de (regionale) vervoerders en de rol die u daarin speelt?
22. Nee.
23. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de verdeling van de door de commissie Kist in kaart gebrachte meerkosten van de OV-chipkaart?
23. De decentrale overheden hebben de vervoerders aangegeven dat ze van de vervoerders een cijfermatige en transparante onderbouwing op

Datum

Ons kenmerk
VENW/DGMO-2010/222

concessieniveau wensen te ontvangen van de meerkosten. De vervoerders zijn momenteel bezig met het doorrekenen van hun meerkosten. Tot op heden is nog niet een dergelijke onderbouwing door een vervoerder bij een decentrale overheid ingediend.

Datum

Ons kenmerk
VENW/DGMO-2010/222

24. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de privacy van gebruikers van de OV-chipkaart? Wat zijn de ervaringen op dit gebied tot nu toe?
24. De OV-bedrijven houden zich aan de met het College Bescherming Persoonsgegevens gemaakte afspraken.
25. Deelt u de mening dat de geplaaide invoering van de OV-chipkaart te voorzien, en daardoor te voorkomen was?
25. De introductie van de OV-chipkaart is in Rotterdam en Amsterdam zonder noemenswaardige problemen verlopen. Uit de evaluatie Rotterdam blijkt dat de reizigers in Rotterdam tevreden zijn met de OV-chipkaart.
26. Kunt u de Kamer een overzicht doen toekomen van alle problemen die zich, vanaf de tekentafel tot nu toe, hebben voorgedaan bij het project OV-chipkaart? Zo nee, waarom niet?
26. Bij de invoering van de OV-chipkaart is gekozen voor een lerende invoering waarbij de OV-chipkaart stap voor stap wordt geïntroduceerd. Bij deze lerende invoering worden de laatste ervaringen en verbeteringen van een vorig gebied meegenomen bij de invoering van de OV-chipkaart in een volgend gebied. Het OV-chipkaartsysteem is een systeem dat groeit naarmate het reisgebied groeit en er meer mensen met de OV-chipkaart gaan reizen. Iedere verdere uitrol en groei in gebruik levert nieuwe ervaringen op. In technische zin wordt ervoor gezorgd dat het systeem de gebruikersgroei altijd een paar stappen voor is. Vanzelfsprekend wordt er voor iedere stap die er wordt gezet ook uitvoerig getest.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

J.C. Huizinga-Heringa

Bijlage 2 Overzicht incomplete transacties

Datum

Alleen van onderstaande regio's zijn momenteel gegevens beschikbaar over incomplete transacties. Het gaat dan om transacties ten opzichte van het aantal ritten. Er is geen informatie beschikbaar over het aantal reizigers. In de meeste andere regio's is de OV-chipkaart recent ingevoerd of nog niet ingevoerd, waardoor er nog geen dataverzameling op dit onderwerp heeft plaatsgevonden.

Ons kenmerk
VENW/DGMO-2010/222

Meest recente gegevens Stadsregio Amsterdam:

GVB: november 2009
Connexxion: augustus 2009
Arriva: oktober 2009

% incomplete transacties t.o.v. aantal ritten

	GVB	Connexxion	Arriva
Tram	1,95%	Nvt	Nvt
Bus	1,48%	3,5%	5,41%
Metro	0,55%	Nvt	Nvt

Meest recente gegevens Stadsregio Rotterdam:

RET tram en bus (er is alleen een gecombineerd getal uit september 2009 beschikbaar, maar de RET heeft de indruk dat de percentages van beide modaliteiten niet significant verschillen.) Voor de metro is het cijfer van juli 2009 het meest recente dat beschikbaar is.

Connexxion: augustus 2009
QBuzz: september 2009

% incomplete transacties t.o.v. aantal ritten

	RET	Connexxion	QBuzz
Tram	1,64%	Nvt	Nvt
Bus	zie tram	2,64%	1,71%
Metro	0,4-0,7%	Nvt	Nvt