

Vergaderjaar 2010–2011

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 454

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 juni 2011

Tijdens het Algemeen Overleg OV-chipkaart van 17 maart 2011 (kamerstuk 23 645, nr. 433) heb ik naar aanleiding van de vraag van mw. Van Gent (GroenLinks) toegezegd in overleg te treden met NS over het ontvangen van korting bij een reis op het hoofdrailnet met de OV-chipkaart die deels in de spits en deels in de daluren valt (bijvoorbeeld een reis die om 8:30 uur begint in de spits en eindigt om 9:30 uur in de daluren). Daarnaast heb ik u toegezegd dat ik eventueel zou overwegen om het principe van automatisch korting verlenen aan reizigers met een kortingskaart in de concessie op te nemen. Ik heb hierover overleg gehad met NS en ga in deze brief in op de resultaten ervan. In mijn oordeelsvorming heb ik tevens het advies van de consumentenorganisaties over het nieuwe productportfolio betrokken. Dit advies is op 20 mei 2011 aan NS gestuurd.

Achtergrond van de vraag van mw. Van Gent was dat het wenselijk is dat een reiziger die over een kortingskaart (met OV-chipkaart) voor de daluren beschikt, automatisch korting krijgt voor het deel van de reis dat in de daluren plaatsvindt. Dit zonder een extra check-in/check-out. Momenteel is het immers ook mogelijk om voorafgaand aan een dergelijke reis twee papieren kaartjes te kopen. Het ene kaartje voor het deel van de reis zonder korting, en de andere voor het deel met korting. Met de OV-chipkaart is dat niet meer mogelijk.

Technische mogelijkheden

Met het huidige systeem blijkt het niet mogelijk om de reiziger voor het deel van zijn reis na 9:00 uur automatisch korting te geven. De consumentenorganisaties stippen in hun advies ook de huidige beperkte mogelijkheden aan. Er is bij de keuze van het systeem voor de OV-chipkaart destijds bewust gekozen voor een bestaand systeem. De keuze voor een bestaand systeem verkleint de kans op problemen bij de invoering en daarmee overlast voor de reiziger. De keerzijde van deze keuze is wel dat het systeem niet alle eventueel gewenste mogelijkheden kan bieden. De paaltjes en poortjes kunnen bijvoorbeeld niet «rekenen» en registreren in

principe alleen het moment van in- en uitchecken en de eventuele abonnementen van de reiziger.

Er kan (veel) tijdsverschil zitten tussen het inchecken en het daadwerkelijk beginnen van een treinreis. Dit geldt ook voor het beëindigen van een reis en het uitchecken. Een reiziger kan bijvoorbeeld al om half negen in de ochtend inchecken, maar pas de trein nemen om tien voor negen. Het systeem weet in dat geval niet welk deel van de reis tot de spits en welk deel tot het dal behoort. Er zouden dan aannames moeten worden gedaan ten aanzien van vertrektijd, reisduur en verdeling spits-dal. Om deze aannames te kunnen doen, zou het systeem moeten worden aangepast.

Duidelijkheid voor de reiziger

Naast de technische beperkingen is er nog een ander belangrijk argument waarom het geven van korting voor het deel van de reis na 9:00 uur problemen oplevert. Uit onderzoek blijkt dat reizigers duidelijkheid over de prijs(-opbouw) van hun reis erg waarderen. Deze duidelijkheid kan worden geboden door het incheckmoment bepalend te laten zijn. Een kortingssystematiek, waarin het in- en uitcheckgedrag en aannames door het systeem de korting bepalen kunnen er toe leiden dat de reiziger uiteindelijk een ander tarief betaalt dan hij had voorzien na het raadplegen van reisinformatie op bijvoorbeeld www.ns.nl. Daarom heeft NS in ons overleg aangegeven aan de bestaande systematiek te willen vasthouden.

Voordelen voor de reiziger

Daarnaast zijn er inmiddels zoals u weet nieuwe ontwikkelingen in de abonnementstructuur van NS, die met het vasthouden aan de bestaande systematiek ook voordelen bieden voor de reiziger. Voor de nieuwe dalabonnementen worden immers ook de kortingsuren gewijzigd. In deze nieuwe gevallen worden de uren die vallen buiten de ochtend- (6:30 uur – 9:00 uur) en avondspits (16:00 uur – 18:30 uur) aangemerkt als uren waarin met korting gereisd kan worden. Als een reiziger vóór 16.00 uur incheckt (dus kort vóór de spits) en van Goes naar Groningen reist, dan ontvangt hij over het hele traject korting. Hetzelfde geldt voor een reiziger die om 6:15 uur incheckt en om 8:00 uur uitcheckt. De prijsbewuste reiziger met een kortingskaart kan dus nog steeds met korting reizen door zijn incheckmoment zorgvuldig te kiezen. Voor reizigers die gebruik blijven maken van de huidige Voordeelurenkaart kan nog steeds na 9:00 uur 's ochtends met korting gereisd worden. Voor deze reizigers gelden deze voordelen niet.

Advies consumentenorganisaties

De consumentenorganisaties hebben inmiddels advies uitgebracht aan NS over het nieuwe productportfolio. In dat advies wordt door de consumentenorganisaties enerzijds opgemerkt dat het voor reizigers logisch en te begrijpen is dat het moment van inchecken bepalend is voor het wel of niet ontvangen van korting. Anderzijds geven de consumentenorganisaties aan dat het tijdens één reis hanteren van tariefdifferentiatie spits/dal, beter bij het rechtvaardigheidsgevoel van de reiziger zou aansluiten. Het begrip van de reiziger wordt op de proef gesteld, als hij het spitstarief moet betalen voor een reis die grotendeels in de dalperiode wordt gemaakt.

De consumentenorganisaties weten dat het huidige systeem dit niet goed mogelijk maakt. Niettemin adviseren de consumentenorganisaties NS, met het oog op toekomstige systeemontwikkelingen, deze mogelijkheid in overweging te nemen.

Het advies van de consumentenorganisaties laat zien dat er twee kanten aan deze zaak zitten. NS zal naar aanleiding van dit advies een reactie richting consumentenorganisaties geven.

Conclusie

Gezien de technische beperkingen van het huidige OV-chipkaartsysteem, de gewenste duidelijkheid voor reizigers, het feit dat reizigers met een nieuw abonnement ook voordeel kunnen hebben van de huidige systematiek en het advies van de consumentenorganisaties, stel ik voor om geen nadere eisen op dit punt in de vervoerconcessie aan NS op te leggen.

Dit ook al omdat via de huidige vervoerconcessie voor het hoofdrailnet heel bewust alleen afspraken over de jaarlijkse tariefstijging voor de zogenaamde voltarief tweede klas kaartjes zijn gemaakt. Dit met het oog op de «captive reizigers». Over dalproposities is, anders dan de verplichting tot een propositie voor senioren, bewust niets in de concessie opgenomen. Dat betreft immers de bedrijfsvoering van NS.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus