



Bijlage 1

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
Consumentenorganisaties
p/a Consumentenbond
Postbus 1000
2500 BA DEN HAAG

Contactpersoon
drs. J.A.M. Bergmans
Datum
13 juni 2006
Ons kenmerk
DGP/MDV/U.06.01482
Onderwerp
Invoering OV-chipkaart

Doorkiesnummer
351 74 47
Bijlage(n)
-
Uw kenmerk
HV/19088

Geachte leden van de Consumentenorganisaties,

Hartelijk dank voor uw brief van 11 mei 2006. Het doet mij genoegen te constateren dat u positief staat tegenover de invoering van een landelijke OV-chipkaart, omdat deze voor reizigers gebruiksgemak kan opleveren en het openbaar vervoer aantrekkelijker en veiliger kan maken. Daarom ben ik van mening dat er met voortvarendheid verder moet worden gewerkt aan de invoering van de OV-chipkaart. Ik heb met de OV-bedrijven en de decentrale overheden afspraken gemaakt over de criteria waaraan moet worden voldaan voor het nemen van een go-besluit. Indien daaraan wordt voldaan ben ik voornemens om op basis daarvan een go-besluit te nemen. Er komt dan voor de betrokken partners duidelijkheid over de invoering van de OV-chipkaart, terwijl ook de toegezegde financiële ondersteuning beschikbaar komt. U noemt in uw brief een aantal zorgpunten die ambtelijk met u zijn besproken in de vergaderingen van het Landelijk Consumentenoverleg van 22 en 31 mei 2006. In deze brief leg ik hetgeen er is besproken voor u vast.

Klanttevredenheid.

Er is onderzoek uitgevoerd naar de klanttevredenheid van gebruikers van een OV-chipkaart in Rotterdam. Tijdens de vergadering van 3 mei 2006 is de onderzoeksopzet met u besproken. De uitkomsten van dit onderzoek zijn positief. U geeft aan dat u de schaal van de proef te beperkt vindt om daarop een besluit te baseren. Dat ben ik niet met u eens. Er is een representatief aantal reizigers uit alle categorieën ondervraagd. De overall conclusie zoals die werd gepresenteerd tijdens de vergadering van het Landelijk Consumentenoverleg van 31 mei 2006 is dat de klant de OV-chipkaart accepteert.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895



Het nieuwe systeem is voldoende klantvriendelijk voor rolstoelgebruikers, ouderen en reizigers met kinderen, honden, bagage fietsen of kinderwagens. Voor blinden en slechtzienden wordt de toegankelijkheid van de metrostations door de komst van de OV-chipkaart bemoeilijkt. Daarom zullen er maatregelen worden genomen om de toegankelijkheid voor deze groep te verbeteren. Daarover vindt overleg plaats met vertegenwoordigers van deze mensen. De belangrijkste maatregel is het aanbrengen van geleidelijnen in de stations die de reizigers de weg wijzen naar het juiste (brede) poortje. Bovendien zullen de gebruiksmogelijkheden van de OV-chipkaart de komende tijd alleen nog maar worden uitgebreid, waardoor de waardering zal toenemen.

De OV-chipkaart maakt het reizen met het OV niet duurder.

Het uitgangspunt blijft dat het reizen met het Openbaar Vervoer met de OV-chipkaart tijdens de overgang van het huidige systeem naar de OV-chipkaart niet duurder wordt. In het nieuwe tariefsysteem van de OV-chipkaart betaalt de reiziger een opstaptarief plus een tarief per werkelijk gereisde kilometer. De decentrale overheden streven er naar een landelijk geldend opstaptarief van ongeveer € 0,70 te gaan hanteren. Dit opstaptarief is hoger dan de huidige basisstrip. Hiervoor is gekozen om opbrengstneutraliteit te bereiken met zo weinig mogelijk nadelen voor de reizigers. Bij een lager opstaptarief zou de kilometerprijs hoger moeten zijn en dat geeft op langere ritten sneller tariefsverhogingen ten opzichte van de strippenkaart. Bij een nog hoger opstaptarief dan waarvoor nu gekozen is, zouden de kortere ritten juist sneller te duur worden.

Het kilometertarief wordt afgerekend per 100 meter. Het nieuwe systeem is daarom een fijnmaziger systeem, waarbij voor de berekening van het tarief de werkelijk gereisde halteafstanden worden gebruikt. In Rotterdam is momenteel het opstaptarief € 0,67 en het kilometertarief bedraagt € 0,11 per kilometer. Aangezien de afzonderlijke decentrale overheden verantwoordelijk zijn voor het bepalen van de tarieven, kunnen deze per regio gaan verschillen, in plaats van – zoals nu het geval is – één tarief voor heel Nederland. De decentrale overheden hebben wel afgesproken één landelijk opstaptarief te hanteren en zij streven er naar zo dicht mogelijk te blijven bij de prijzen die de reizigers nu betalen. De opbrengstneutraliteit betekent dat de opbrengsten per overheid bij gelijkblijvende reizigersvolumes ongeveer even hoog zullen zijn als nu het geval is.

De tarieven voor de OV-chipkaart zullen door de verschillende decentrale overheden worden vastgesteld en worden besproken met de regionale consumentenvertegenwoordigers. Er is nu niet meer zekerheid te geven dan ik hierboven heb vermeld. Gedurende de komende maanden zal ik blijven nagaan of de overheden zich houden aan de gemaakte afspraken. Bovendien is in het Landelijk Consumentenoverleg van 31 mei 2006 afgesproken dat in 2007 als de ontwikkelingen verder zijn gevorderd een evaluatiemoment zal worden ingebouwd. Dit is met name bedoeld om de stand van zaken met betrekking tot de tarieven van de OV-chipkaart nog eens tegen het licht te houden.

**De prijsberekening van een reis is voor de reiziger voorspelbaar en controleerbaar.**

Na afschaffing van de nationale vervoerbewijzen kunnen de decentrale overheden de in de Wet personenvervoer 2000 opgenomen tariefvrijheid volledig gaan benutten. Hoewel de prijs per kilometer per overheid verschillend kan zijn, hoeft dat voor de reiziger geen probleem te zijn. In Rotterdam kan de reiziger eenvoudig zien wat een rit kost door het begin- en eindstation van de metro op internet in te voeren. Ook de Reisinformatiegroep werkt aan de ontwikkeling van een systeem waarbij de tarieven, net als nu het geval is, bij een aanvraag om reisinformatie meteen kunnen worden verstrekt. Voor de Rotterdamse metro en de bussen van Connexxion in de Hoekse Waard is dat systeem al operationeel. Het zal dus mogelijk blijven vooraf na te gaan wat een reis gaat kosten.

Aan de kaart zelf zijn voor de reiziger geen kosten verbonden.

De kosten verbonden aan het produceren en distribueren van de vervoerbewijzen maken nu ook onderdeel uit van de vervoerprijs. Met de OV-chipkaart is dat niet anders. Wel ben ik van mening dat de volledige kosten niet moeten worden doorberekend voordat alle voordelen van de OV-chipkaart ook binnen bereik zijn. Nu is de OV-chipkaart maar in een beperkt gebied bruikbaar. In de toekomst zullen die voordelen wel worden bereikt.

De OV-chipkaart maakt het reizen met het OV gemakkelijker.

Uit de in Rotterdam gehouden onderzoeken blijkt dat het merendeel van de reizigers het reizen met de OV-chipkaart als makkelijk ervaart. Er is in dit verband bijzondere aandacht geweest voor mensen met een functiebeperking. Daarbij bleek dat reizigers die het OV-chipkaartsysteem in de praktijk ervaren daarover grotendeels positief zijn. Men heeft aanbevelingen gedaan voor verbeteringen die inmiddels worden doorgevoerd. Naast het aanbrengen van de eerder in deze brief genoemde geleidelijnen, wordt ook gekeken naar de mogelijkheid om de OV-chipkaart te voorzien van een braille-aanduiding waardoor zowel de eigen kaart van de gebruiker als de kaart van de begeleider ook voor slechtzienden herkenbaar zijn.

De privacy van de reiziger is gewaarborgd zonder dat daar een financiële straf op staat.

Sinds 2005 worden over de bescherming van persoonsgegevens op de OV-chipkaart gesprekken gevoerd met zowel de NS (namens de vervoerders) als het College Bescherming Persoonsgegevens (CBP). Daarin is getracht de vragen van het CBP te vertalen naar mogelijke oplossingen in het veilig gebruik van gegevens van toekomstige klanten met een persoonlijke OV-chipkaart. Een afsluitend gesprek tussen de besturen van NS en CBP is in afwachting van keuzes over de omgang met persoonsgegevens van klanten waarover de vervoersector zich beraadt. De vervoerbedrijven leveren hiervoor gegevens aan. Ik verwacht dat dit proces in het najaar kan worden afgerond. In de huidige fase van het testen is er nog geen reëel conflict.



De belangrijkste privacyvraag blijft het aantonen door vervoerders van de noodzaak en rechtsgrondslag voor het toekomstige gebruik van bepaalde reisgegevens van klanten voor marktdoeleinden. Een afweging daarbij is of het (markt)doel van het aantrekken en spreiden van reizigers in het OV afhankelijk is van bepaalde (specifieke) reisinformatie en, zo ja, een zodanig gerechtvaardigd belang oplevert dat dit opweegt tegen een bepaalde inbreuk op de privacy van de vaste klant. Op grond van de mij bekendgemaakte waarborgen die de NS zullen nastreven, krijg ik steeds meer de overtuiging dat men op de goede weg is. Het CBP oordeelt uiteindelijk over de rechtmatigheid van de gegevensverwerking.

Vervoerders en CBP besteden veel tijd en energie aan een goede afloop van dit dossier, waarvoor ik ze zeer erkentelijk ben. Bij de beantwoording van de 13 functionele eisen in het kader van het proefproject Rotterdam hebben vervoerders toegezegd alle maatregelen te zullen nemen om te voldoen aan de Wet bescherming persoonsgegevens. Ik vertrouw er op dat de kwaliteit van de OV-chipkaart mede inhoudt dat de reiziger straks het inzicht en het vertrouwen heeft dat zijn persoonsgegevens correct worden gebruikt.

Tot Slot

Alles afwegende ben ik van mening dat de resultaten in Rotterdam mij voldoende vertrouwen geven om de conclusie te trekken dat invoering in geheel Nederland verantwoord is. Uiteraard blijf ik ook de komende maanden met u in het Landelijk Consumentenoverleg in gesprek om de invoering van de OV-chipkaart soepel te laten verlopen. Daarnaast zal het komende jaar een evaluatiemoment worden ingebouwd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs