

Vergaderjaar 2013–2014

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 576

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 25 juni 2014

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 20 mei 2014 over de introductie van de eenmalige chipkaart en het afschaffen van het papieren treinkaartje (Kamerstuk 23 645, nr. 575).

De vragen en opmerkingen zijn op 4 juni 2014 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 24 juni 2014 zijn deze, voorzien van een inleiding door haar beantwoord.

De waarnemend voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De adjunct-griffier van de commissie,
Tijdink

I. Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	blz.
Inleiding	2
Introductie eenmalige chipkaart	3
<i>Toeslag € 1,-</i>	3
<i>Landelijke distributie</i>	5
<i>Samenreiskorting</i>	5
<i>Verplicht in- en uitchecken</i>	6
<i>Overig</i>	7
Afschaffen papieren treinkaartje	8
Overig	9
Tot slot	10

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de brief over de introductie van de eenmalige chipkaart en het afschaffen van het papieren treinkaartje. De leden van deze fractie hebben hier nog een aantal vragen over.

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief over de introductie van de eenmalige chipkaart en het afschaffen van het papieren treinkaartje. Deze leden hebben nog een aantal vragen.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de brief over de introductie van de eenmalige chipkaart en het afschaffen van het papieren treinkaartje. Deze leden zijn content met de inzet van de vervoerders die de afgelopen periode is geleverd om de afschaffing van het papieren treinkaartje zo goed mogelijk te doen verlopen, maar hebben nog wel enkele vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de brief over de introductie van de eenmalige chipkaart en het afschaffen van het papieren treinkaartje. Zij hebben hier enkele vragen over.

De leden van de PVV-fractie hebben met ongeloof kennisgenomen van het definitief verdwijnen van het papieren treinkaartje. Zij zijn altijd voorstanders geweest van het behoud van dit aloude papieren reisproduct en verwijten de voorstanders van het verdwijnen ervan totaal geen rekening te houden met de belangen en de gevoelens van de reiziger. Dit is voor deze leden wederom een bevestiging van het ivorentorengedrag. Alle andere partijen in de Kamer zullen wellicht in dit schriftelijk overleg krokodillentranen huilen, maar ze zijn allemaal debet aan deze transitie. Desalniettemin willen de leden van de PVV-fractie enkele vragen stellen over de brief van de Staatssecretaris.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Staatssecretaris over de voornemens van de spoorvervoerders omtrent het papieren treinkaartje. Zij hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van het voornemen het papieren treinkaartje af te schaffen en te vervangen door producten op de OV-chipkaart en op een wegwerpchipkaart. Zij hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met gemengde gevoelens kennisgenomen van het besluit van de Staatssecretaris om het papieren treinkaartje te vervangen met de eenmalige wegwerpchipkaart. Deze leden zien nog een aantal punten zoals verwoord in de aangenomen motie-Van Gent (Kamerstuk 23 645, nr. 509) onvoldoende uitgewerkt in de brief van de Staatssecretaris.

Introductie eenmalige chipkaart

Toeslag € 1,-

De leden van de VVD-fractie vragen de Staatssecretaris waarom er voor is gekozen om een toeslag te hanteren op de eenmalige chipkaart. Betekent de toeslag van € 1,- dat de eenmalige chipkaart € 1,- duurder is dan een papieren treinkaartje? Zo nee, waar is de hoogte van de toeslag dan op gebaseerd, zo vragen de leden van de VVD-fractie. De leden van de VVD-fractie vragen verder of de Staatssecretaris en het Nationaal Openbaar Vervoerberaad (NOVB) niet bang zijn dat reizigers die zelden met de trein gaan, door de toeslag de trein voortaan gaan mijden. Deze leden vragen waarom er niet is gekozen voor een tactiek om mensen juist te verleiden met de trein te gaan door géén toeslag te vragen voor de eenmalige chipkaart.

De leden van de PvdA-fractie vragen de Staatssecretaris om toe te lichten hoe de prijs van het papieren kaartje de kosten van de introductie ervan dekt en in welke mate die kostendekkendheid leidt tot een verlaging van de prijs van het eenmalige kaartje in de toekomst.

De leden van de SP-fractie vinden het zeer onverstandig dat voor de eenmalige chipkaart een toeslag geldt van € 1,-. Zij zijn van mening dat dit de incidentele reizigers niet uitnodigt om gebruik te maken van de trein. Deze leden vragen of de Staatssecretaris dit wel gewenst vindt en of het mogelijk is om deze toeslag alsnog te laten schrappen.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe het mogelijk is dat gesteld wordt dat de reiziger op één, twee en drie staat, als de regeling omtrent de samenreiskorting versoerd wordt en een treinkaartje voor incidentele treinreizigers duurder wordt.

Deze leden vragen tevens of het de Staatssecretaris bekend is dat consumentenorganisaties het niet eens zijn met de toeslag op het wegwerpkaartje. In hoeverre staat de reiziger dan daadwerkelijk op één, twee en drie, zo vragen deze leden. De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris bereid is om, op grond van de tariefbescherming, niet toe te staan dat voor het papieren kaartje een toeslag van € 1,- zal worden gevraagd.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris de mening deelt dat de kosten voor kaartverkoop deel uitmaken van de exploitatiekosten van ieder bedrijf. Dat geldt volgens deze leden voor de bioscoop, de supermarkt en dus ook voor NS en andere vervoerders. De meerkosten van een door NS gekozen betaalsysteem zouden volgens de leden van de CDA-fractie niet op de reiziger mogen worden afgewenteld. Deelt de Staatssecretaris deze opvatting, zo vragen zij.

De leden van de CDA-fractie constateren dat er veel onduidelijkheid is over de extra kosten van een papieren treinkaartje met een chip erin. NS en andere vervoerders stellen deze kosten op € 1,-, terwijl deskundigen zeggen dat een eenvoudige chip hoogstens € 0,10 kost. De leden van de CDA-fractie vragen of de berekening openbaar gemaakt kan worden inclusief een onderbouwing van het door NS gestelde. Ook zouden de

leden van de CDA-fractie de adviesaanvraag hierover van de spoorvervoerders aan het NOVB toegezonden willen krijgen.

De leden van de CDA-fractie vragen verder of de Staatssecretaris bereid is om de Autoriteit Consument en Markt (ACM) te laten toetsen of de hoogte van de voorgestelde toeslag realistisch is. Voorts vragen zij of de Staatssecretaris bereid is de invoering van de toeslag uit te stellen tot nadat een oordeel van de ACM is ontvangen. De leden van de CDA-fractie vragen tevens of over deze materie nog andere adviezen van de ACM ontvangen zijn dan wel binnenkort worden verwacht. Zo ja, welke?

De leden van de PVV-fractie vragen waar de hoogte van de toeslag van € 1,- op gebaseerd is en waarom de onderbouwing voor dit bedrag in de brief van de Staatssecretaris ontbreekt. Deze leden vragen verder of de toeslag van € 1,- ook geldt voor een korte rit. Zij wijzen erop dat dat voor een kort ritje van bijvoorbeeld Den Haag Centraal naar Den Haag Holland Spoor of van Tilburg naar Tilburg Universiteit een kostenstijging zou betekenen van 47%. Een onevenredig hoge kostenstijging, zo vinden deze leden. De leden van de PVV-fractie vragen verder waar het prijsverschil vandaan komt tussen een OV-chipkaart (€ 7,50) en het eenmalige kaartje (€ 1,-).

De leden van de D66-fractie begrijpen dat er een toeslag wordt gevraagd wanneer men gebruik maakt van een eenmalig treinkaartje, maar vinden ook dat dit niet ten koste van de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer moet gaan. Voorgenoemde leden lezen dat de vervoerders kiezen voor een toeslag van € 1,- om alle kosten te kunnen dekken, maar zij kunnen daar geen verdere onderbouwing van vinden. Kan de Staatssecretaris dit bedrag wel onderbouwen? Is dit precies, minder of meer dan kostendekkend? Wat is de hoogte van de toeslag op eenmalige vervoersbewijzen in het buitenland? Kan de Staatssecretaris ook aangeven welk effect zij verwacht op het aantal treinreizigers, en of deze toeslag niet ten koste gaat van het voornemen van de Staatssecretaris om mensen het openbaar vervoer «in te verleiden»? De leden van de D66-fractie vragen tevens of de toeslag ook geldt voor korte afstanden.

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn verheugd dat er met de wegwerp OV-chipkaart een vervanger komt voor het papieren treinkaartje om zo incidentele treinreizigers met een gemakkelijk product te blijven bedienen. Deze leden hebben echter vragen bij de voorgenomen toeslag van € 1,-. Ze gaan ervan uit dat de voorgestelde toeslag bedoeld is om klanten te stimuleren om voor een normale OV-chipkaart te kiezen. Genoemde leden zijn van mening dat de beste manier hiervoor is de OV-chipkaart zo aantrekkelijk te maken dat mensen als vanzelf er voor kiezen. Zij vragen waarom niet gekozen is voor dergelijke positieve prikkels. Zij constateren dat er soms een vergelijking wordt gemaakt met het busvervoer, waar ook een toeslag wordt gehanteerd voor kaartjes die in de bus verkocht worden. Zij vinden deze vergelijking met het busvervoer echter niet helemaal kloppen aangezien er in de bus een primair belang is voor zowel vervoersbedrijven als reizigers om de kaartverkoop in de bus te beperken door een toeslag. Zo worden immers lange halteertijden voorkomen. Bij de trein speelt dit argument niet en worden als enige argument de transactiekosten van de vervoerder aangevoerd.

De leden van de ChristenUnie-fractie wijzen erop dat een bedrag van € 1,- euro niet veel lijkt, maar dat het op een treinreis van 60 kilometer wel 10% van de ritprijs is en op korte afstanden kan oplopen tot bijna 50%. Genoemde leden vragen wat de mening van de Staatssecretaris is over dit hoge percentage. Natuurlijk zijn de materiaalkosten van een papieren

kaartje met wegwerpchip iets hoger dan van een papieren kaartje zonder die chip. De huidige papieren kaartjes hebben echter, om fraude te voorkomen, ook technische toevoegingen die zo'n kaartje iets duurder maken dan hetzelfde stukje bedrukt papier zonder die echtheidskenmerken van een paar jaar geleden. Dit zijn allemaal zaken die onderdeel horen te zijn van de totale systeemkosten die uit de vervoeropbrengsten en andere inkomsten van de vervoerbedrijven worden gedekt en die volgens genoemde leden dus geen toeslag rechtvaardigen. Door de toeslag ontbreekt ook de prikkel voor de vervoerder om te zoeken naar efficiëncymaatregelen om het betaalsysteem goedkoper te maken.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de Staatssecretaris af te zien van de toeslag van € 1,- per wegwerpchipkaart, aangezien die volgens deze leden een afschrikwekkende werking kan hebben voor incidentele reizigers en volgens deze leden bepaald ongestuurd is voor mensen die een bezoek aan Nederland brengen.

Landelijke distributie

De leden van de VVD-fractie vragen op hoeveel stations buiten het hoofdrailnet de eenmalige chipkaart niet beschikbaar zal zijn en hoe dat wordt opgelost.

De leden van de PVV-fractie vragen om duidelijkheid over op welke stations geen eenmalige kaart wordt gedistribueerd. Waarom kan dat niet op deze stations, en was het daar voorheen wel mogelijk om een papieren NS-kaart te kopen? Ook zijn deze leden benieuwd naar de spreiding van deze stations over Nederland.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat er nog onduidelijkheid is over de verkrijgbaarheid van de nieuwe wegwerpkaartjes met chip op de stations waar NS niet rijdt. In de brief van de Staatssecretaris staat dat de kaartjes op bijna alle stations verkrijgbaar zijn. Wat is de reden dat dit op enkele stations nog niet geregeld is? NS schrijft in haar reactie op het advies van het Landelijke Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (LOCOV) dat het gaat om zeven stations, maar dat dit er mogelijk meer kunnen worden als er maar weinig eenmalige chipkaarten per dag verkocht worden. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen waarom niet wordt gegarandeerd dat op alle stations enkele reizen, retours en kinderkaartjes gekocht kunnen worden middels afspraken met de vervoerders in de decentrale concessies? Klopt het dat het, zolang dit niet geregeld is, kan voorkomen dat incidentele reizigers zonder OV-chipkaart door het ontbreken van een kaartaanbod voor heel Nederland op het vertrekstation onderweg een aansluiting missen omdat ze tijdens de overstap eerst een nieuw kaartje moeten kopen?

40% korting

De leden van de VVD-fractie vragen of de regeling met betrekking tot 40% korting nog wat beter kan worden uitgelegd.

De leden van de PvdA-fractie vragen hoe samen reizen met korting mogelijk blijft, in het bijzonder voor mensen zonder chipkaart. Kan dit ook met de eenmalige papieren kaart?

De leden van de SP-fractie constateren dat het feit dat de eenmalige chipkaart niet tegen het 40% kortingstarief te koop is tot de nodige onrust leidt onder reizigers. Deze leden vinden dit onwenselijk en zien graag dat ook de kortingskaartjes beschikbaar worden gehouden als eenmalige

chipkaart. Deze leden vragen of de Staatssecretaris nog mogelijkheden ziet om dit te bewerkstelligen.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris de mening deelt dat het papieren treinkaartje feitelijk de laatst overgebleven drager van de beschermde kaartsoort enkele reis tweede klas zonder korting is. De leden van de CDA-fractie vragen verder of het klopt dat de poortjes geschikt worden voor e-tickets, maar dat het e-ticket met korting toch verdwijnt. Zo ja, kan de Staatssecretaris uitleggen hoe zich dat verhoudt tot de stelling dat de reiziger op één, twee en drie staat?

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het verdwijnen van het papieren kaartje met 40% korting een groot verlies. Voor mensen die incidenteel gebruik maken van de meereiskorting is de overstap naar een OV-chipkaart groot. Een eenmalig meereiskaartje, zoals nu bestaat, zou daarvoor een uitkomst kunnen bieden. Daarmee wordt verplaatsing van reizigersbewegingen van de trein naar de auto mogelijk voorkomen. Wil de Staatssecretaris nog eens nader onderzoeken of het haalbaar is om deze kaartvorm te laten bestaan?

Verplicht in- en uitchecken

De leden van de VVD-fractie lezen dat in de eerste periode coullance betracht wordt door de vervoerders met betrekking tot verplicht in- en uitchecken. Deze leden vragen zich af waarom de verplichting tot in- en uitchecken niet is komen te vervallen in het kader van de reiziger op één, twee en drie.

De leden van de CDA-fractie hebben ook gelezen dat NS aangeeft in het begin coullant te zijn als reizigers met wegwerpkaartje niet inchecken. Deze leden vragen wat de reikwijdte is van deze coullance en of andere vervoerders ook coullant zullen zijn. En zo ja, tot wanneer? De leden van de CDA-fractie vragen verder of de Staatssecretaris ervan op de hoogte is dat betalende reizigers nu soms al beboet worden, ook als ze met een afgekocht vervoersbewijs reizen. Deze leden vragen zich in gemoede af hoe NS het in het hoofd haalt om mensen te beboeten die al een jaar vooraf betaald hebben. Kan de staatsecretaris daar haar visie op geven, vooral in het licht van de stelling dat de reiziger op plaats één, twee en drie staat? Of geldt de coullance niet voor abonenthouders? En zo nee, wat is de coullance van vervoerders dan waard? De leden van de CDA-fractie vragen tevens of de Staatssecretaris als regiehouder kan zorgen dat (alle) vervoerders reizigers met een afgekocht vervoersbewijs geen boete geven als ze tot drie keer per jaar vergeten in te checken.

De leden van de PVV-fractie vragen waarom de verplichting van het inchecken geldt voor de eenmalige chipkaart. Waarom kan het eenmalige vervoersproduct niet voorzien worden van een datum, zodat de reiziger altijd op de dag van de reis ingecheckt is?

De leden van de D66-fractie lezen dat in de invoeringsperiode coullant wordt omgegaan met reizigers met een eenmalig vervoersbewijs die vergeten zijn in te checken. Hoe lang duurt deze invoeringsperiode en hoe verwacht de Staatssecretaris dat mensen kunnen wennen aan het inchecken, aangezien het hier gaat om reizigers die echt maar een enkele keer met het openbaar vervoer reizen? Deze leden vinden dat de OV-chipkaart in dienst moet staan van de reiziger en niet van vervoerders; de reiziger staat immers op één, twee en drie.

De leden van de ChristenUnie-fractie voorzien een probleem met het verplichte in- en uitchecken met het eenmalige kaartje. Op het kaartje staat immers al waar je vandaan komt, waar je naar toe wilt en de datum. Toch is het kaartje straks ongeldig als je niet bent ingecheckt. Het gaat hier om potentiële nieuwe klanten die een eerste ervaring hebben met het openbaar vervoer. Deelt de Staatssecretaris de mening dat vervoerders deze klanten juist moeten binnenhalen in plaats van afschrikken met lastig uit te leggen regels en boetes? Genoemde leden zijn blij dat vervoerders rekening houden met een gewenningsperiode en dat NS op een afgekocht traject ook later niet zal handhaven omdat er betaald is voor het desbetreffende traject. Genoemde leden vragen of er afspraken kunnen worden gemaakt zodat een reiziger ook na de gewenningsperiode bij geen enkele vervoerder kan worden beboet als hij een ticket heeft voor een specifiek traject en wordt gecontroleerd op dat specifieke traject.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn van mening dat het verplicht inchecken met de wegwerpchipkaart voor een concreet gespecificeerde en gedateerde enkele reis of retour van incidentele reizigers of buitenlandse gasten een onredelijke inspanning van reizigers vraagt om zich te verdiepen in het OV-chipkaartsysteem. Zeker als daarbij sprake is van een overstap naar een andere vervoerder waarbij op de juiste wijze uit- en ingecheckt moet worden. Deze leden vragen of de Staatssecretaris in overweging zou willen nemen dergelijke reizen van een barcode te voorzien waarmee eventuele poortjes kunnen worden geopend, zoals ook wordt voorzien voor het e-ticket.

Overig

De leden van de VVD-fractie vragen of met de invoering van de eenmalige chipkaart de rare situatie met betrekking tot de jaartrajectkaart wordt opgelost, waarmee buiten het traject niet op saldo kan worden gereisd bij NS, maar wel in tram, bus en metro en waarbij momenteel dus een extra papieren kaartje moet worden gekocht om met korting in de trein te kunnen reizen.

De leden van de PvdA-fractie vragen op welke wijze de eenmalige papieren chipkaart voorziet in de wens om mensen het openbaar vervoer in te verleiden.

De leden van de PvdA-fractie vragen in hoeverre het mogelijk is meerdere ritten op een papieren kaart te zetten, opdat de kosten van het eenmalige kaartje per transactie afnemen.

De leden van de fracties van SP en GroenLinks betreuren het dat niet alle aanbevelingen van het NOVB-consumentenoverleg zijn overgenomen en vragen waarom dat niet is gebeurd.

De leden van de CDA-fractie vragen of ook anderen dan de vervoerders de eenmalige chipkaart mogen aanbieden.

De leden van de D66-fractie vragen in hoeverre het milieu belast wordt door het eenmalige chipkaartje. Wordt er ook nagedacht over recycling?

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn blij met het aanbod van NS om de aanschafprijs van de OV-chipkaart tijdelijk te verlagen tot € 2,-. Deelt de Staatssecretaris de mening dat het wenselijk is de prijs structureel te verlagen? Momenteel is de aanschafprijs zeker voor gezinnen en toeristen een drempel, zeker als daarbij ook nog in aanmerking wordt genomen dat voor een treinreis minimaal € 20,- op de kaart geladen moet zijn.

Afschaffen papieren treinkaartje

De leden van de VVD-fractie wijzen erop dat op 1 april 2014 diverse moties zijn aangenomen over blinden en slechtzienden in het treinverkeer. Het gaat dan om de moties van het lid Dik-Faber op Kamerstuk 23645, nummers 563 en 570. De leden van de VVD-fractie horen graag hoe deze moties uitgevoerd worden en wat de stand van zaken is.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe het proces van ingebruikname van de poortjes op de stations verloopt. De motie-Hoogland/De Boer (Kamerstuk 23 645, nr. 561) geeft aan dat hier maatwerk moet worden gevoerd. Is er overleg met gemeenten, hoe verloopt dat en welke keuze wordt er gemaakt als de meerderheid van de gemeenteraad tegen de afsluiting met poortjes is, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de CDA-fractie vragen of en hoe de Staatssecretaris er voor zorgt dat reizigers na het afschaffen van het papieren treinkaartje altijd met één OV-chipkaart kunnen reizen, zonder daardoor financieel benadeeld te worden. Deze leden wijzen erop dat klanten nu immers soms meerdere OV-chipkaarten nodig hebben, omdat bepaalde producten niet op één OV-chipkaart gecombineerd kunnen worden.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris de garantie durft te geven dat het aantal treinreizigers niet daalt door het verdwijnen van het papieren treinkaartje. Zo nee, waarom verdwijnt het papieren treinkaartje dan toch? Zo ja, wat zijn de consequenties als het treingebruik toch afneemt?

De leden van de CDA-fractie vragen of het de Staatssecretaris bekend is dat reizigersvereniging Rover veel klachten heeft ontvangen over de verchipping van de keuzedagkaart voor oudere vaste klanten. Deelt de staatssecretaris de mening van de leden van de CDA-fractie dat voor hen het papieren treinkaartje beschikbaar moet blijven?

De leden van de CDA-fractie vragen of NS van het Fyra-drama heeft geleerd dat reizigers keuzemogelijkheid willen. In hoeverre krijgen vaste klanten straks een keuzemogelijkheid tussen de OV-chipkaart en het papieren treinkaartje, zo vragen deze leden, of wordt die les in dit dossier nu al niet meer toegepast?

De leden van de CDA-fractie constateren dat de NS-concessie op tariefbescherming stoelt. De enkele reis zonder korting in de tweede klas is zo'n beschermd tarief, maar de OV-chipkaart faciliteert die tariefbescherming niet aangezien de aanschaf ervan € 7,50 kost. Kan de Staatssecretaris dat nader toelichten? De leden van de CDA-fractie wijzen er daarbij ook op dat voor korte reizen een bedrag vooruit moet worden betaald, een bedrag dat meestal hoger is dan de kosten van de af te leggen reis. Het teveel betaalde kan volgens deze leden niet goed worden teruggevraagd.

De leden van de GroenLinks-fractie lezen in de brief van de Staatssecretaris dat de vervoerders toewerken naar een meer uniforme klachtenafhandeling. Maar dat deze, zeker voor de meer ingewikkelde klachten, nog niet is gerealiseerd. De motie-Van Gent noemt het organiseren van één klachtenloket voor alle vervoerders een voorwaarde voor afschaffing van het papieren treinkaartje en het sluiten van de poortjes op de stations. Naar de opvatting van deze leden is aan deze voorwaarde niet voldaan.

De gebruiksvriendelijkheid van de OV-chipkaart en het reizigersgemak staan voor de leden van de GroenLinks-fractie voorop. Naar de opvatting van deze leden is er nog veel te verbeteren. Zo is het nog niet geborgd dat reizigers slechts één keer hoeven in- en uit te checken per treinreis, ook als deze reis met verschillende vervoerders wordt afgelegd. Deze voorwaarde komt terug in de aangenomen motie-Van Gent en daaraan is dus nog niet voldaan.

De leden van de GroenLinks-fractie zien dat er flinke stappen zijn gezet in het toegankelijk maken van de apparatuur voor mensen die een visuele of andere beperking hebben. Maar de Staatssecretaris geeft aan daarmee nog niet volledig klaar te zijn en dat «met name» in het stad- en streekvervoer nog verdere verbeteringen moeten worden aangebracht. Onduidelijk is voor deze leden of daarbij ook voldoende naar alle aanbieders van het (regionaal) treinvervoer is gekeken. Hierin vinden deze leden de uitwerking van de motie-Van Gent vooralsnog te mager.

Voor de leden van de GroenLinks-fractie is het een voorwaarde om over te kunnen gaan tot afschaffing van het papieren treinkaartje dat op alle stations in Nederland, ongeacht wie de vervoerder is, alle treinkaartjes verkrijgbaar zullen zijn. Kan de Staatssecretaris deze leden hier een toezegging op doen?

Dit alles brengt de leden van de GroenLinks-fractie tot de conclusie dat de motie-Van Gent onvoldoende is uitgewerkt en niet kan worden beschouwd als afgedaan. Daarmee is de conclusie voor deze leden onvermijdelijk dat het papieren treinkaartje niet – zoals de Staatssecretaris in haar brief voorstelt – kan worden afgeschaft per 9 juli 2014. Deze leden vragen de Staatssecretaris daarom ook dit besluit te herzien.

Overig

De leden van de fracties van de VVD en de ChristenUnie vragen naar de stand van zaken met betrekking tot het ontwikkelen van de OV-chipkaart 2.0, zoals gevraagd in de motie-Dik-Faber/De Boer (Kamerstuk 23 645, nr. 553). De leden van de ChristenUnie-fractie lichten daarbij toe dat de OV-chipkaart in zijn huidige vorm eigenlijk al weer een achterhaald concept is. In Friesland kun je als proef al betalen met je mobieltje en ook betalen met een gewone bankpas wordt in de toekomst mogelijk. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen waarom de vervoerders niet eerst proefdraaien met het papieren kaartje met chip en wachten op deze nieuwe, gebruiksvriendelijke betaalmethoden die mogelijk ook interessant zijn voor incidentele reizigers, voordat er eventueel een toeslag wordt ingevoerd. Het moet volgens deze leden zoals verwoord in genoemde motie voor alle vervoerders en voor virtuele vervoersproviders mogelijk worden vervoersproducten aan te bieden die geldig zijn bij alle vervoerders via roaming. Zo kunnen vervoerders en providers onafhankelijk van elkaar innovatieve vervoersproducten ontwikkelen zoals één landelijk OV-tariefsysteem met een vaste kilometerprijs, kilometerbundels of een systeem met een landelijk OV-tariefsysteem met een degressief tariefstelsel voor trein, bus, tram en metro. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de Staatssecretaris de hiervoor benodigde wetswijziging zo spoedig mogelijk in te dienen bij de Kamer. Volgens deze leden is het nog maar de vraag of in dit nieuwe model een toeslag op losse treinkaartjes lang overeind zal blijven. Volgens hen zullen vervoerders dan sneller kiezen voor het gratis aanbieden van een normale OV-chipkaart voor incidentele reizigers met het doel ze uiteindelijk binnen te halen als vaste klant.

De leden van de D66-fractie merken op dat het op dit moment lastig is om, bijvoorbeeld thuis, te zien hoe hoog het saldo is op de OV-chipkaart. Daarvoor moet men eerst de gebruikersgegevens bij elkaar zoeken om te kunnen inloggen op de site van de OV-chipkaart. Ook is het niet mogelijk om in de trein te checken of je nu wel of niet bent ingecheckt. Is er nagedacht om een soort «random reader» te ontwikkelen om het gebruiksgemak te verhogen, zo vragen deze leden.

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn van mening dat reizen op rekening in plaats van reizen op saldo een oplossing voor een aantal problemen met de OV-chipkaart kan zijn. Genoemde leden hebben vernomen dat hiermee wordt geëxperimenteerd door onder meer de RET (Rotterdamse Elektrische Tram) en TransLinkSystems (TLS). Deze leden vragen wanneer dit uiterlijk voor alle consumenten en bij alle vervoerders en modaliteiten beschikbaar is. Ook vragen deze leden waarom op de nieuwe Traject Vrij-abonnementen van NS sinds kort weliswaar reizen op rekening mogelijk is, maar alleen op het spoor, terwijl voor de zakelijke markt ook in het regionale openbaar vervoer reizen op rekening al lang geregeld is via de NS Businesscard. Wat is de reden dat het voor de consumentenmarkt nog niet is geregeld, vragen deze leden? Komt dit omdat vervoerders onderling nog geen afspraken hebben gemaakt over het van toepassing zijn in de bus, tram en metro? Zo ja, wat staat deze afspraken in de weg en bent u bereid uw invloed aan te wenden zodat reizen op rekening zo spoedig mogelijk in alle vormen van openbaar vervoer voor alle consumenten mogelijk wordt?

Tot slot

Tot slot vinden de leden van de PVV-fractie dat de Staatssecretaris haar brief toepasselijk afsluit, met woorden als «We zijn echter nog niet klaar» en «we blijven werken om de chipkaart nog gebruiksvriendelijker voor de reiziger te maken». Volgens deze leden toont dit de ware socialistische aard van deze Staatssecretaris. De kaart werkt nog niet optimaal, er is te weinig draagvlak in de samenleving, en het levert de reiziger hogere kosten op, maar dit kabinet drukt hem ondanks alles toch door. Deze leden zeggen daarop: chapeau mevrouw de Staatssecretaris, chapeau!

II. Reactie van de Staatssecretaris

Inleiding

Op 4 juni 2014 heeft uw Kamer een schriftelijk overleg geopend naar aanleiding van mijn brief van 20 mei¹ over de introductie van de eenmalige chipkaart en het afschaffen van het papieren treinkaartje. Met deze brief bied ik u mijn reactie aan op de vragen en opmerkingen van de fracties in de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu.

Voordat ik over ga tot beantwoording van de specifieke vragen schets ik eerst kort enkele ontwikkelingen die hierbij van belang zijn en tegen welke achtergrond mijn inbreng gezien moet worden.

Het afschaffen van het papieren treinkaartje en de introductie van een eenmalige chipkaart vormt, na het landelijk afschaffen van de strippenkaart in het stads- en streekvervoer op 3 november 2011, een nieuwe belangrijke mijlpaal in het OV-chipkaart project. De volledige invoering van de OV-chipkaart op het Hoofdrailnet is hiermee een feit.

In het proces naar volledige overschakeling op de OV-chipkaart en daarmee samenhangend het uitfasen van het papieren treinkaartje heeft

¹ TK 23 645, nr. 575.

NS een zelfstandige verantwoordelijkheid. NS geeft deze vorm door stapsgewijs de OV-chipkaart te introduceren. In tegenstelling tot het uitzetten van de Nationale VervoerBewijzen (NVB) heb ik nu geen formele rol bij het afschaffen van het papieren treinkaartje bij NS omdat het papieren treinkaartje in tegenstelling tot de strippenkaart geen nationaal vervoerbewijs is.

Wel heb ik als concessieverlener veelvuldig overleg gevoerd met NS over het voornemen. Het is belangrijk dat het afschaffen van het papieren treinkaartje door NS zorgvuldig gebeurt. In deze overleggen is een aantal essentiële onderwerpen besproken, die goed moeten geregeld zijn voordat het papieren treinkaartje verdwijnt. Deze voorwaarden zijn ook onderdeel van mijn brief van 12 juni 2012² waarin uw Kamer geïnformeerd wordt over het voornemen van NS om het papieren treinkaartje af te schaffen. Daarnaast is op 17 september 2012³ aangegeven op welke wijze wordt omgegaan met de voorwaarden die zijn opgenomen in de motie van het lid Van Gent⁴. Onder andere via de verschillende voortgangsbrieven Aanvalsplan OV-chipkaart⁵ is uw Kamer vervolgens over de voortgang geïnformeerd.

De vragen en opmerkingen van de fracties zijn geclusterd naar deelonderwerpen en ik zal in mijn reactie de deelonderwerpen aanhouden en de eensluidende vragen combineren en in een keer beantwoorden.

Introductie eenmalige chipkaart

Toeslag € 1,-

De leden van de fracties van VVD en GL vragen waarom er voor is gekozen om een toeslag te hanteren op de eenmalige chipkaart.

In de oorspronkelijke plannen voor de OV-chipkaart en de financiële onderbouwing is een eenmalige chipkaart niet meegenomen.

Uitgangspunt was dat iedereen met de OV-chipkaart gaat reizen en het papieren kaartje volledig wordt afgeschaft. Afschaffen van het papieren treinkaartje leidde tot een bepaalde kostenbesparing, die meegenomen werd in de totale afweging om over te gaan op de OV-chipkaart.

De treinvervoerders hebben, mede op verzoek van de consumentenorganisaties, een alternatief ontwikkeld voor incidentele reizigers die geen OV-chipkaart hebben of willen, de eenmalige chipkaart. Door deze introductie worden meer kosten gemaakt dan oorspronkelijk voorzien was; om die te dekken wordt deze toeslag gebruikt.

In de achtste voortgangsbrief Aanvalsplan OV-chipkaart van 23 september 2013⁶ heb ik u reeds geïnformeerd dat er een toeslag geheven gaat worden op de eenmalige chipkaart.

De leden van de fracties van de VVD, PvdA, CDA, PVV, D»66 en CU vragen om een onderbouwing van de toeslag van € 1,-.

In de toeslag zitten vaste en variabele kosten. Dit zit met name in de inkoop van kaartjes met een chip erin en de exploitatiekosten voor de automaten en balies waar deze kaart beschikbaar komt. Daarnaast richten vervoerders specifiek voor de eenmalige chipkaart fraude management in. Vervoerders hebben mij aangegeven dat de toeslag uitsluitend dient om dergelijke vaste en variabele kosten van de eenmalige chipkaart te dekken. De toeslag komt ten goede aan de vervoerder of decentrale overheid die de kaartautomaat op het betreffende station financiert; het plaatsen, dan

² TK 23 645, nr. 512.

³ TK 23 645, nr. 517.

⁴ TK 23 645, nr. 509.

⁵ TK 23 645, nrs. 496, 520, 546.

⁶ TK 23 645, nr. 546.

wel laten staan van een kaartautomaat op stations buiten het HRN is de bevoegdheid van de concessieverlener en -houder. De toeslag dekt de businesscase die ten grondslag ligt aan het besluit om de eenmalige chipkaart in te voeren. In het NOVB is besproken dat de hoogte van de toeslag niet buitensporig is, het is vergelijkbaar met andere vervoersmodaliteiten: ook voor het losse kaartje in tram of bus betaalt de reiziger een hogere prijs dan voor reizen op saldo. Zo liggen de prijzen van de zogenaamde wagenverkoop in bus en tram in Nederland veelal hoger dan de toeslag voor de eenmalige chipkaart in de trein. Ook in het buitenland is een toeslag voor eenmalige vervoersbewijzen niet ongewoon.

De leden van de fracties van de VVD, PvdA, SP, D»66 vragen waarom er niet is gekozen voor een tactiek om mensen juist te verleiden met de trein te gaan door géén toeslag te vragen voor de eenmalige chipkaart. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen waarom niet gekozen is voor een positieve prikkel door de OV-chipkaart zo aantrekkelijk te maken dat mensen als vanzelf er voor kiezen.

NS heeft de mogelijke consequenties van de eenmalige chipkaart en de hoogte van de toeslag onderzocht. Analyses laten zien dat een kwart van de huidige gebruikers van het papieren kaartje de eenmalige chipkaart gaat gebruiken. Driekwart stapt na invoering van de eenmalige chipkaart over op Reizen op saldo. Een kleine groep – een half procent – zal mogelijk voor ander vervoer kiezen.

Met een keuzemogelijkheid in vervoerbewijzen willen de spoorvervoerders (potentiële) reizigers verleiden tot gebruik van het OV. Iedere spoorvervoerder heeft aanbiedingen waarmee ze reizigers willen verleiden naar het OV. Zoals ik in mijn brief van 20 mei jl.⁷ schreef, biedt de NS goedkoop OV-chipkaarten aan om zo (potentiële) klanten te verleiden om voor de OV-chipkaart en het OV te kiezen.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe het mogelijk is dat gesteld wordt dat de reiziger op één, twee en drie staat, als de regeling omtrent de samenreiskorting versoerd wordt en een treinkaartje voor incidentele treinreizigers duurder wordt ondanks negatief advies van de consumenten-organisaties.

Juist in het belang van de incidentele reiziger is, mede op verzoek van de consumentenorganisaties, de eenmalige chipkaart ontwikkeld. Omdat de papieren kaartjes voor de samenreiskorting worden afgeschaft biedt NS anonieme OV-chipkaarten voor € 2,- aan. Het belang van de reiziger wordt daarmee goed bediend. De samenreiskorting wordt niet versoerd, het kan nog altijd met een OV-chipkaart. In mijn brief van 20 mei jl.⁸ ben ik ingegaan op het advies van de consumentenorganisaties.

De leden van de CDA-fracties hebben diverse vragen over de tariefbescherming in de vervoerconcessie.

Wat betreft tariefbescherming en het vervoerbewijs (zoals de eenmalige chipkaart, de E-ticket en de OV-chipkaart) bestaat mogelijk verwarring. Er moet onderscheid worden gemaakt in het tarief van het reisrecht en de kosten van de drager. Het tarief is beschermd voor (a) binnenlandse enkele reizen voltarief tweede klas; (b) binnenlandse tweede klas jaar- en maandtrajectkaarten en (c) het NS-deel van de OV-jaarkaart tweede klas. De OV-chipkaart is de standaard drager in het OV in Nederland. In de concept Vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet wordt ook de prijs van de persoonlijke OV-chipkaart beschermd, er mag een prijs voor gevraagd worden, maar deze mag niet hoger zijn dan de adviesprijs van de kaartuitgever. Deze is momenteel vastgesteld op € 7,50.

⁷ TK 23 645, nr. 575.

⁸ Kamerstuk 23 645, nr. 575.

Bovengenoemde reisrechten kunnen ook zonder toeslag op een e-ticket worden gekocht.

De leden van de CDA en CU-fractie stellen dat de kosten voor kaartverkoop deel uitmaken van de exploitatiekosten/ totale systeemkosten van ieder bedrijf. De meerkosten van een door NS gekozen betaalsysteem zouden niet op de reiziger mogen worden afgewenteld.

Het is in het OV niet anders dan in andere sectoren, kosten worden doorberekend. Het verschil in dit voorbeeld zit in het feit dat de spoorvervoerders transparant maken welk gedeelte het reisrecht betreft en wat de toeslag voor de drager is indien gebruik wordt gemaakt van een eenmalige chipkaart.

De leden van de CDA-fractie willen de adviesaanvraag van de spoorvervoerders aan het NOVB toegezonden krijgen.

Ik heb de adviesaanvraag bij het NOVB opgevraagd en als bijlage bij deze brief gevoegd⁹.

De leden van de CDA-fractie vragen verder of de Staatssecretaris bereid is om de Autoriteit Consument en Markt (ACM) te laten toetsen of de hoogte van de voorgestelde toeslag realistisch is.

Voorts vragen zij of de Staatssecretaris bereid is de invoering van de toeslag uit te stellen tot nadat een oordeel van de ACM is ontvangen en of over deze materie nog andere adviezen van de ACM ontvangen zijn dan wel binnenkort worden verwacht. Zo ja, welke?

ACM heeft geen specifieke bevoegdheden om toezicht te houden op de consumentenprijzen die NS rekent. Afspraken over de prijs van het vervoerbewijs zijn in de concessie voor het hoofdrailnet vastgelegd. Ik houd als concessieverlener toezicht op het naleven van deze afspraken.

De leden van de PVV-fractie vragen waarom de onderbouwing voor de toeslag in de brief van de Staatssecretaris ontbreekt.

In mijn brief van 20 mei jl.¹⁰ heb ik u kort en duidelijk willen informeren. Daarom ben ik niet in detail ingegaan op alle aspecten zoals de opbouw van de toeslag.

De leden van de fracties van PVV, D»66 en CU wijzen op de procentuele hoge prijsstijgingen op korte afstanden met de eenmalige chipkaart en vragen waarom er voor een vaste toeslag is gekozen.

Er is gekozen voor een vaste toeslag omdat dit eenduidig, transparant en voorspelbaar voor de reiziger is. Bij een variabele toeslag, waarbij de hoogte afhankelijk is van de gereisde afstand, is dit niet het geval. Een variabele toeslag zou enkele centen (korte afstand) of mogelijke vele euro's (lange afstand) kunnen bedragen. Ik hecht eraan nogmaals te benadrukken dat elke reis ook zonder toeslag gemaakt kan worden met de OV-chipkaart en het e-ticket.

De leden van de PVV-fractie vragen verder waar het prijsverschil vandaan komt tussen een OV-chipkaart (€ 7,50) en het eenmalige kaartje (€ 1,-).

Het prijsverschil tussen een OV-chipkaart en een eenmalige chipkaart zitten in een eenvoudiger chip en lagere exploitatie kosten.

Wat is de hoogte van de toeslag op eenmalige vervoersbewijzen in het buitenland?

Nederland is uniek met één chipkaart voor het gehele OV op nationale schaal. Dit maakt het vergelijken met het buitenland lastig. Een goed vergelijkbaar systeem is de Oystercard in Londen en daar bedraagt de

⁹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

¹⁰ Kamerstuk 23 645, nr. 575.

toeslag voor een eenmalige kaart van Charing Cross naar South Kensington 2,50 pond (ca. € 3,10).

Landelijke distributie

De leden van de fracties van VVD, PVV en CU vragen op hoeveel en welke stations buiten het hoofdrailnet de eenmalige chipkaart niet beschikbaar zal zijn en hoe dat wordt opgelost. De leden van de PVV en CU-fractie vragen waarom het op deze stations niet mogelijk is, was het daar voorheen wel mogelijk om een papieren NS-kaart te kopen? De leden van de ChristenUnie-fractie vragen waarom niet wordt gegarandeerd dat op alle stations enkele reizen, retours en kinderkaartjes gekocht kunnen worden middels afspraken met de vervoerders in de decentrale concessies? Klopt het dat het, zolang dit niet geregeld is, kan voorkomen dat incidentele reizigers zonder OV-chipkaart door het ontbreken van een kaartaanbod voor heel Nederland op het vertrekstation onderweg een aansluiting missen omdat ze tijdens de overstap eerst een nieuw kaartje moeten kopen?

Voor het Hoofdrailnet heb ik in de concept ontwerp vervoerconcessie afspraken gemaakt over de verkrijgbaarheid van vervoerbewijzen. Die afspraken gaan niet over de verkrijgbaarheid van de eenmalige chipkaart op stations aan decentrale lijnen omdat dit buiten de scope van het Hoofdrailnet valt. In het NOVB is er op voorhand niet voor gekozen om te garanderen dat op elk station een eenmalige chipkaart verkrijgbaar is. De eenmalige chipkaart moet wel in een behoefte voorzien en als er op een station aan een decentrale lijn geen of heel weinig gebruik van wordt gemaakt, dan is het aan de decentrale overheden en hun vervoerders om te besluiten over distributie van de eenmalige chipkaart.

Op 7 stations, aan gedecentraliseerde lijnen, waar nu geen NS automaten staan kunnen reizigers ook nu geen papieren treinkaartjes kopen. Bij invoering van de eenmalige chipkaart verandert er wat dat betreft voor deze reizigers niets; zij gaan er niet op achteruit.

Het betreft de stations Veendam (Groningen), Hoevelaken (Gelderland), Maastricht Noord (Limburg), Boven-Hardinxveld, Hardinxveld Blauwe Zoom, Sliedrecht Baanhoek (allen Zuid Holland) en Hengelo Gezondheidspark (Overijssel).

In het NOVB roep ik partijen op om daarbij het belang van de reiziger in het oog te houden en bij de verdere innovatie als criterium mee te nemen dat het landelijk dekkend moet zijn.

Voor de leden van de GroenLinks-fractie is het een voorwaarde om over te kunnen gaan tot afschaffing van het papieren treinkaartje dat op alle stations in Nederland, ongeacht wie de vervoerder is, alle treinkaartjes verkrijgbaar zullen zijn. Kan de Staatssecretaris deze leden hier een toezegging op doen?

Met de OV-chipkaart is de interoperabiliteit voor de gehele OV-keten gegarandeerd. Wat betreft de verkrijgbaarheid van de eenmalige chipkaart verwijs ik u naar bovenstaande antwoord over de landelijke distributie van de eenmalige chipkaart.

40% korting

De leden van de VVD-fractie vragen of de regeling met betrekking tot 40% korting nog wat beter kan worden uitgelegd.

Er is een groep reizigers met een OV-chipkaart met kortingsabonnement die papieren kortingskaartjes per reis koopt. Deze reizigers kunnen na het afschaffen van de papieren treinkaartjes niet meer bij de automaat een kaartje te kopen, maar checken direct bij paaltjes en poortjes in en uit en krijgen hun korting via de OV-chipkaart. Vervoerders laten mij weten dat het verwarrend voor reizigers zou zijn als zij bij poortjes of paaltjes zouden

staan om in te checken met zowel een OV-chipkaart waarop hun korting staat als een eenmalige chipkaart met hun reductie-vervoersbewijs. De kans is reëel dat per ongeluk ook de OV-chipkaart bij het paaltje gehouden zou worden waardoor de reiziger twee keer zou betalen.

In 2012 heeft NS besloten het kortingskaartje uit te faseren¹¹ maar het tijdstip is in de tijd naar achteren geschoven omdat het dubbel opstaptarief en de lange afstandskorting toen nog niet geregeld waren. Beide zijn inmiddels opgelost. Het in- en uitchecken door deze groep reizigers met een kortingsabonnement is een belangrijke en lang voorziene stap in de landelijke overgang naar het gebruik van de OV-chipkaart. Vervoerders hebben de reizigers die het betreft persoonlijk een brief gestuurd en ook via andere kanalen geïnformeerd over de door hen te nemen stappen. NS laat mij weten dat sinds het verzenden van de persoonlijke brieven vanaf midden mei jl. het aantal reizigers dat hun kortingskaart ook gebruikt flink toeneemt.

De leden van de fracties van PvdA, SP en GL vragen hoe samen reizen met korting mogelijk blijft, in het bijzonder voor mensen zonder chipkaart. Kan Staatssecretaris bewerkstelligen dat dit ook met de eenmalige chipkaart kan?

Dit kan niet met de eenmalige chipkaart. NS doet een aanbod waarbij vaste klanten, die derden een samenreiskorting kunnen aanbieden, voor 2 euro een anonieme OV-chipkaart kunnen kopen. NS zal hier in juni en juli van dit jaar de vaste klanten voor benaderen. Met deze goedkope anonieme OV-chipkaart kunnen zij vrienden, familie en bekenden de samenreiskorting eenvoudig aanbieden.

Het is niet mijn intentie om de eenmalige chipkaart als volwaardig alternatief voor de OV-chipkaart te krijgen. De eenmalige chipkaart is met name voor incidentele reizigers bedoeld.

De leden van de CDA-fractie vragen of het klopt dat de poortjes geschikt worden voor e-tickets, maar dat het e-ticket met korting toch verdwijnt. Zo ja, kan de Staatssecretaris uitleggen hoe zich dat verhoudt tot de stelling dat de reiziger op één, twee en drie staat?

NS bevestigt mij dat ook voor e-tickets geen kortingsvariant zal bestaan. De groep gebruikers van een e-ticket met korting beschikt al over een OV-chipkaart. De mogelijkheid om met korting te reizen met de OV-chipkaart blijft bestaan.

Verplicht in- en uitchecken

De leden van de fracties van VVD, PVV, GL en CU vragen waarom de verplichting tot in- en uitchecken niet is komen te vervallen. Wat staat er allemaal op het eenmalige chipkaartje?

De reiziger is het meest gediend met eenduidigheid. De regel is: iedereen checkt in en uit. De incheckplicht is ook wettelijk vastgelegd (art 47 Besluit personenvervoer 2000). Het werkt verwarrend om verschillende groepen reizigers de komende jaren verschillende boodschappen te brengen over wel of niet in- en uitchecken. Bovendien komen er stations met poortjes waar zonder in- of uitcheck geen doorgang wordt verkregen. Daarnaast kan zonder incheck geen rechten ontleend worden aan de geld-terug-bijvertraging regeling.

Om juist incidentele reizigers, die niet altijd bekend zijn met in- en uitchecken, goed te informeren, staat op elke eenmalige chipkaart geprint dat het kaartje pas geldig is door in- en uit te checken. In de handhaving houden vervoerders rekening met een gewenningsperiode.

Op de eenmalige chipkaart staat de reis met herkomst en bestemming geprint. Dezelfde informatie is zichtbaar die nu op het papieren kaartje

¹¹ zie ondermeer Kamerstuk 23 645, nr. 516.

staat: van, naar (indien van toepassing), vervoerders, geldigheid, prijs, klasse, product. Wanneer de reis vooraf gespecificeerd wordt – zoals bij een enkele reis of retour – staat dit ook op de chip. De chip op de eenmalige chipkaart opent poortjes op de dag dat deze geldig is; de dag erna is deze mogelijkheid dus vervallen. Net als bij het huidige papieren kaartje is het toegestaan één rit of retourreis te maken met dit kaartje en niet herhaaldelijk op één dag hetzelfde traject met dit ene kaartje te reizen. Eenmalige chipkaarten zonder datum verliezen hun werking om poortjes te openen na check-in. De incidentele reiziger met de eenmalige chipkaart zal gewoon moeten in- en uitchecken. Dit geldt ook bij een overstap van de ene naar de andere vervoerder.

De leden van de CDA en D'66-fractie vragen wat de reikwijdte is van de coulance en of andere vervoerders ook coulant zullen zijn. En zo ja, tot wanneer?

De vervoerders zullen in de eerste maanden coulance betrachten. De reikwijdte van de coulance van NS gaat zover dat reizigers met een eenmalige chipkaart die op hun afgekochte traject reizen zonder in te checken, hiervoor geen boete bij NS krijgen. Coulance van andere vervoerders is de competentie van regionale overheden.

De leden van de CDA-fractie vragen waarom betalende reizigers nu soms al beboet worden, ook als ze met een afgekocht vervoersbewijs reizen. De leden van de CDA-fractie vragen tevens of de Staatssecretaris als regiehouder kan zorgen dat (alle) vervoerders reizigers met een afgekocht vervoerbewijs geen boete geven als ze tot drie keer per jaar vergeten in te checken.

Wettelijk is de incheckplicht vastgelegd. In mijn brief van 24 april jl.¹² ben ik hier nader op ingegaan. Ik vind het ongewenst als een per ongeluk gemiste check in direct tot een boete leidt. Voor de OV-jaarkaart houders die per ongeluk vergeten in te checken geldt er coulance. Ik zal met de vervoerders in het NOVB opnemen of een uitbreiding naar andere abonnementen met afgekochte reisrechten mogelijk is.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of de eenmalige chipkaart van een barcode kan worden voorzien waarmee eventuele poortjes kunnen worden geopend, net als bij het e-ticket.

Hoewel de productie van een kaartje met barcode goedkoper is dan de eenmalige chipkaart, lopen kosten bij de barcode vanwege andere redenen hoog op. Vanwege hogere fraudegevoeligheid zouden vervoerders veel fraudemaatregelen moeten nemen en verlies moeten incalculeren. Ook zouden op elk poortje in elke poortenrij op de stations in Nederland kostbare barcode readers geplaatst moeten worden. Op dit moment gebeurt dit alleen bij brede poortjes (elke poortjesrij heeft zo'n brede poort waar ondermeer rolstoelen eenvoudig kunnen passeren) en op stations met veel internationale reizigers bij meer poortjes.

Overig

De leden van de VVD-fractie vragen of met de invoering van de eenmalige chipkaart de rare situatie met betrekking tot de jaartrajectkaart wordt opgelost, waarmee buiten het traject niet op saldo kan worden gereisd bij NS, maar wel in tram, bus en metro en waarbij momenteel dus een extra papieren kaartje moet worden gekocht om met korting in de trein te kunnen reizen.

Deze twee kaarten staan los van elkaar. De jaartrajectkaart is vervangen door het abonnement Traject Vrij. Zoals de naam al zegt kan op het spoor vrijelijk buiten het afgekochte traject gereisd worden, zonder dat je een

¹² Kamerstuk 23 645, nr. 571.

apart kaartje nodig hebt. Het enige dat de reiziger moet doen is in- en uitchecken. Voor de reizen buiten het afgekochte traject krijgt de reiziger elke maand een rekening thuis. Dat is dus reizen-op-rekening in de consumentenmarkt.

De leden van de PvdA-fractie vragen in hoeverre het mogelijk is meerdere ritten op een papieren kaart te zetten, opdat de kosten van het eenmalige kaartje per transactie afnemen.

Het is niet mogelijk meerdere reizen op een eenmalige chipkaart te laden omdat de goedkopere en eenvoudiger chip dit niet op een veilige manier toelaat. Op een OV-chipkaart is dit wel mogelijk.

De leden van de fracties van SP en GroenLinks betreuren het dat niet alle aanbevelingen van het NOVB-consumentenoverleg zijn overgenomen en vragen waarom dat niet is gebeurd.

In het NOVB zijn de aanbevelingen van de consumenten en de reactie daarop van de vervoerders afgewogen. Het resultaat is dat een aantal aanbevelingen van de consumenten overgenomen zijn, maar niet allemaal. Ik vind het belangrijk dat als er afgeweken wordt van het consumentenadvies, dat dit dan goed onderbouwd gebeurt. Deze motivatie is gegeven en in mijn brief van 20 mei¹³ ben ik daar op ingegaan. Van belang bij de eenmalige chipkaart is dat het om een alternatief vervoerbewijs gaat dat niet voorgeschreven is door de concessieverleners. Het komt beschikbaar naast de standaard drager van reisrechten in het nationale OV, de OV-chipkaart.

De leden van de CDA-fractie vragen of ook anderen dan de vervoerders de eenmalige chipkaart mogen aanbieden.

Ja, dat kan, zie bijvoorbeeld de Kruidvat actie.

De leden van de D66-fractie vragen in hoeverre het milieu belast wordt door het eenmalige chipkaartje. Wordt er ook nagedacht over recycling?

Met de overgang van papieren treinkaartje naar de OV-chipkaart wordt er al 97 ton papier op jaarbasis bespaard. Dit zijn 2100 bomen. Op jaarbasis verwacht NS rond de dertig miljoen eenmalige OV-Chipkaarten in omloop te brengen. De leverancier van de eenmalige chipkaart voldoet aan milieucertificering ISO 14001. Dit betekent dat zij in haar materiaalkeuze, productie en distributieproces rekening houdt met het milieu. De materialen bestaan uit FSC-papier en gerecycled aluminium. Dit geldt zowel voor het product zelf als omverpakkingen. In 2013 heeft NS samen met de leverancier onderzoek gedaan naar de afvalreductie en verwerking van de eenmalige chipkaart. In de bijlage wordt uitvoerig ingegaan op de uitkomsten van dit onderzoek.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de prijs van de OV-chipkaart structureel verlaagd kan worden? De aanschafprijs is voor gezinnen en toeristen een drempel, zeker als daarbij ook voor een treinreis minimaal € 20,- op de kaart geladen moet zijn.

De structurele verlaging van de prijs van de OV-chipkaart zou door de vervoerders opgevangen moeten worden en die moeten dat geld ofwel terugverdienen of hun kosten reduceren met eventuele gevolgen voor het voorzieningenniveau. Daar ben ik geen voorstander van.

Afschaffen papieren treinkaartje

De leden van de VVD-fractie vragen naar de stand van zaken op moties van het lid Dik-Faber op Kamerstuk 23645, nummers 563 en 570.

¹³ Kamerstuk 23 645, nr. 575.

Motie 563 gaat over de verchipping van de OV-begeleiderskaart. Er vindt overleg plaats met de huidige verstrekker van de OV-begeleiderskaart (NS) over de uitvoering van de motie.

De verstrekking van de de OV-begeleiderskaart gaat in de nabije toekomst naar het Rijk. Tijdens het VAO OV, OV-chipkaart en Taxi van 26 maart 2014 heb ik deze motie ontraden omdat er een pragmatische oplossing voorhanden is. Voor de samenvoeging van de OV-begeleiderskaart en de sleutelkaart moet het regelkader van de OV-chipkaart door vervoerders en TLS gewijzigd worden. De vervoerders geven aan dat dit een tijdrovende zaak is. Het rijk is daarin geen partij. Ik zal de Kamer informeren zodra er nieuws is. Dat zal minimaal een half jaar duren.

Met betrekking tot motie 570 is het Plan van Aanpak voor een Reizen op Rekeningoplossing voor blinden en slechtzienden in het NOVB in overleg met de Oogvereniging tot stand gekomen. Het is nu gereed en wordt in het a.s. NOVB besproken. Verwachting is dat er dan in het NOVB zal besluitvorming plaatsvinden over de beste Reizen op Rekening oplossing voor de doelgroep. Ik kom er daarna zo spoedig mogelijk bij u over terug.

De leden van de VVD-fractie vragen naar de stand van zaken met betrekking tot het proces van ingebruikname van de poortjes op de stations (motie-Hoogland/De Boer (Kamerstuk 23 645, nr. 561)).

Het proces verloopt constructief en de gemeenten verenigd in het VOC (Vereniging Openbaar Vervoer Centrumgemeenten) en consumentenorganisaties (via het LOCOV) worden betrokken bij de eerst volgende lange proef van NS met een interwijkstation. Uitgangspunt is een geruisloze inwerking name van de poortjes, een zorgvuldig proces moet hiertoe leiden. Belangrijkste is dat gebruikers van het station eenvoudig toegang tot de stations blijven houden. Het is aan NS om in samenwerking met consumenten en gemeenten dit te bereiken. Zoals ik heb toegezegd tijdens het VAO OV, OV-chipkaart en Taxi van 26 maart jl. zal ik u informeren over de voortgang. Ik zal dat tijdig doen voor het geplande AO OV-chipkaart van 16 oktober 2014.

De leden van de CDA-fractie vragen of en hoe de Staatssecretaris er voor zorgt dat reizigers na het afschaffen van het papieren treinkaartje altijd met één OV-chipkaart kunnen reizen, zonder daardoor financieel benadeeld te worden. Deze leden wijzen erop dat klanten nu immers soms meerdere OV-chipkaarten nodig hebben, omdat bepaalde producten niet op één OV-chipkaart gecombineerd kunnen worden.

Uitgangspunt is dat de OV-chipkaart bijdraagt aan het gebruikersgemak. Het is niet wenselijk dat er meerdere chipkaarten nodig zijn. In enkele gevallen is dit nog niet te vermijden als men van meerdere kortingsproducten voor bus, tram, metro en trein naast elkaar gebruik wil maken. De paaltjes en poortjes lezen immers niet wat voor de reiziger uiteindelijk het meest voordelig is voor de gehele reis. In het belang van de reiziger wordt onderzocht hoe dit beter kan. In NOVB-verband wordt dit onderzocht, zowel in het visietraject als in de werkgroep Producten en Tarieven.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris de garantie durft te geven dat het aantal treinreizigers niet daalt door het verdwijnen van het papieren treinkaartje. Zo nee, waarom verdwijnt het papieren treinkaartje dan toch? Zo ja, wat zijn de consequenties als het treingebruik toch afneemt?

Zie mijn antwoord op de VVD vraag bij het kopje Toeslag. Analyses laten zien dat een half procent van de incidentele reizigers mogelijk voor een ander vervoermiddel zal kiezen.

De leden van de CDA-fractie vragen of het de Staatssecretaris bekend is dat reizigersvereniging Rover veel klachten heeft ontvangen over de verchipping van de keuzedagkaart voor oudere vaste klanten. Deelt de

staatsecretaris de mening van de leden van de CDA-fractie dat voor hen het papieren treinkaartje beschikbaar moet blijven?

Ik ben geïnformeerd over de verchipping van de keuzedagen en de ervaringen die reizigers ermee hebben. NS en Rover hebben mij laten weten dat ze een alternatief aan het ontwikkelen zijn voor reizigers die niet overweg kunnen met de huidige verchipping van de keuzedagen.

De leden van de CDA-fractie vragen of NS van het Fyra-drama heeft geleerd dat reizigers keuzemogelijkheid willen. In hoeverre krijgen vaste klanten straks een keuzemogelijkheid tussen de OV-chipkaart en het papieren treinkaartje, zo vragen deze leden, of wordt die les in dit dossier nu al niet meer toegepast?

Met de eenmalige chipkaart wordt er een alternatief geboden naast de OV-chipkaart en het E-ticket.

De leden van de CDA-fractie wijzen er op dat voor korte reizen een bedrag vooruit moet worden betaald, een bedrag dat meestal hoger is dan de kosten van de af te leggen reis. Het teveel betaalde kan volgens deze leden niet goed worden teruggevraagd.

Ik lees uw vraag over het verschil tussen ritprijs en borg zo dat u vraagt of het proces van geld terugvragen na een gemiste checkout verbeterd kan worden. In NOVB-verband wordt onderzoek gedaan naar de incomplete transacties (gemiste in- of uitcheck). Ik zal de Kamer tijdig voor het AO OV-chipkaart van 16 oktober 2014 informeren over dit onderzoek.

De leden van de GroenLinks-fractie lezen in de brief van de Staatssecretaris dat de vervoerders toewerken naar een meer uniforme klachtenafhandeling. Maar dat deze, zeker voor de meer ingewikkelde klachten, nog niet is gerealiseerd. De motie-Van Gent noemt het organiseren van één klachtenloket voor alle vervoerders een voorwaarde voor afschaffing van het papieren treinkaartje en het sluiten van de poortjes op de stations. Naar de opvatting van deze leden is aan deze voorwaarde niet voldaan. In NOVB-verband wordt nog gewerkt aan de verdere stroomlijning van de klachtenafhandeling. De eerste stappen zijn reeds gezet en het doel is de reiziger zo spoedig mogelijk een één loket-ervaring te bieden. Dat wil zeggen, er komt niet 1 centraal loket, maar de reiziger kan bij de vervoerder van haar keuze terecht voor al haar vragen en klachten. Deze vervoerder zal maximaal één keer doorverwijzen indien hij zelf de klacht niet kan afhandelen. Gevallen die niet gelijk opgelost kunnen worden zullen opgepakt worden door een «special care team» van de vervoerders en TLS. Het NOVB zal voor het AO OV-chipkaart van 16 oktober 2014 rapporteren over de voortgang.

De leden van de GroenLinks-fractie geven aan dat het nog niet geborgd dat reizigers slechts één keer hoeven in- en uit te checken per treinreis, ook als deze reis met verschillende vervoerders wordt afgelegd. Deze voorwaarde komt terug in de aangenomen motie-Van Gent en daaraan is dus nog niet voldaan.

Enkelvoudig in- en uitchecken is een concessieoverstijgend OV-chipkaart onderwerp met een landelijke impact waarin alle vervoerders en concessieverleners een rol en verantwoordelijkheid hebben. Vanaf het begin van de discussie over enkelvoudig in- en uitchecken is gecommuniceerd dat de invoering daarvan niet gekoppeld wordt aan het afschaffen van de papieren treinkaartjes. Ik heb dat onder andere ook in mijn brief van 17 september 2012¹⁴ opgenomen, in reactie op de aangenomen motie Van Gent¹⁵. In NOVB-verband is het advies van de commissie Meijdam opgepakt en de vervoerders zijn gestart met het

¹⁴ Kamerstuk 23 645, nr. 517.

¹⁵ Kamerstuk 23 645, nr. 509.

implementeren van de afgesproken maatregelen om overstappen in het treinvervoer te vergemakkelijken. Het NOVB zal tijdig voor het AO OV-chipkaart van 16 oktober 2014 rapporteren over de voortgang.

De leden van de GroenLinks-fractie zien dat er flinke stappen zijn gezet in het toegankelijk maken van de apparatuur voor mensen die een visuele of andere beperking hebben. Maar de Staatssecretaris geeft aan daarmee nog niet volledig klaar te zijn en dat «met name» in het stad- en streekvervoer nog verdere verbeteringen moeten worden aangebracht. Onduidelijk is voor deze leden of daarbij ook voldoende naar alle aanbieders van het (regionaal) treinvervoer is gekeken. Hierin vinden deze leden de uitwerking van de motie-Van Gent vooralsnog te mager.

Ja, hierbij is ook naar het regionale treinvervoer gekeken en de regionale treinvervoerders zijn betrokken. Bij de aanpassing van apparatuur voor mensen met een visuele of andere beperking zijn diverse maatregelen in uitvoering. Op het vlak van de herkenbaarheid van de kaartlezers op stations waar meerdere vervoerders rijden, wordt op dit moment door NS en de regionale treinvervoerders een aantal maatregelen uitgevoerd. ProRail past de komende 2 jaar geleidelijnen aan op alle stations conform afspraken met de Oogvereniging binnen Programma Toegankelijkheid. Bij de aanpassing van de boodschappen van kaartlezers worden de basisboodschappen gelijk of zo goed als gelijklopend, voor zover dit via software-aanpassingen geregeld kan worden. Op het scherm komt bij inchecken en uitchecken bij alle vervoerders (vrijwel) dezelfde boodschap te staan en de «piepjes» bij in- en uitchecken en bij de zogenaamde foutmelding worden nog dit jaar of in het eerste kwartaal van 2015 in heel Nederland zo goed als gelijk. Daarbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen stads- en streekvervoer en het (regionaal) treinvervoer.

Dit alles brengt de leden van de GroenLinks-fractie tot de conclusie dat de motie-Van Gent onvoldoende is uitgewerkt en niet kan worden beschouwd als afgedaan en dat het papieren treinkaartje niet kan worden afgeschaft per 9 juli 2014. Deze leden vragen de Staatssecretaris daarom ook dit besluit te herzien.

Zoals ik in mijn bovenstaande antwoorden aangeef ben ik van mening dat voldaan wordt aan de voorwaarden en zie ik geen aanleiding deze conclusie, zoals verwoord in mijn brief van 20 mei jl.¹⁶, te herzien.

Overig

De leden van de fracties van de VVD en de ChristenUnie vragen naar de stand van zaken met betrekking tot het ontwikkelen van de OV-chipkaart 2.0, zoals gevraagd in de motie-Dik-Faber/De Boer (Kamerstuk 23 645, nr. 553). De leden van de ChristenUnie-fractie lichten daarbij toe dat de OV-chipkaart in zijn huidige vorm eigenlijk al weer een achterhaald concept is. In Friesland kun je als proef al betalen met je mobieltje en ook betalen met een gewone bankpas wordt in de toekomst mogelijk. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen waarom de vervoerders niet eerst proefdraaien met het papieren kaartje met chip en wachten op deze nieuwe, gebruiksvriendelijke betaalmethoden die mogelijk ook interessant zijn voor incidentele reizigers, voordat er eventueel een toeslag wordt ingevoerd.

Het moet volgens deze leden zoals verwoord in genoemde motie voor alle vervoerders en voor virtuele vervoersproviders mogelijk worden vervoersproducten aan te bieden die geldig zijn bij alle vervoerders via roaming. Zo kunnen vervoerders en providers onafhankelijk van elkaar innovatieve vervoersproducten ontwikkelen zoals één landelijk OV-tariefsysteem met een vaste kilometerprijs, kilometerbundels of een

¹⁶ Kamerstuk 23 645, nr. 575.

stelsel met een landelijk OV-tariefsysteem met een degressief tariefstelsel voor trein, bus, tram en metro. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de Staatssecretaris de hiervoor benodigde wetwijziging zo spoedig mogelijk in te dienen bij de Kamer. Volgens deze leden is het nog maar de vraag of in dit nieuwe model een toeslag op losse treinkaartjes lang overeind zal blijven. Volgens hen zullen vervoerders dan sneller kiezen voor het gratis aanbieden van een normale OV-chipkaart voor incidentele reizigers met het doel ze uiteindelijk binnen te halen als vaste klant.

In het NOVB wordt door de vervoerders samen met de overheden, consumentenorganisaties, TLS en andere experts gewerkt aan het opstellen van een toekomstvisie op het OV-betalen. Dit heeft u ook kunnen lezen in de Werkagenda van het NOVB¹⁷, die ik u 30 januari 2014 heb toegestuurd.

Door innovaties op de betaalmarkt van het OV is het denkbaar dat er andere typen vervoerbewijzen komen dan (alleen) de OV-Chipkaart. Daarom heb ik in mijn brief d.d. 13 januari 2014¹⁸ aan uw Kamer aangegeven de voorkeur te geven aan het begrip «toekomst van het OV-betalen» boven «OV-Chipkaart 2.0». De reiziger moet in de toekomst zelf kunnen kiezen van welke OV-betaalwijze hij gebruik wil maken. Ten behoeve van de ontwikkeling van de toekomstvisie op het OV betalen zijn er gesprekken gevoerd met telecombedrijven, de banksector, en (inter)nationale experts op het gebied van OV-betalen, juist om zo breed mogelijk gebruik te maken van bestaande kennis en ervaringen. Daarnaast worden ook de resultaten van de verschillende initiatieven van de vervoerders, zoals Touch en Travel van Arriva en het reizen op rekening van RET en TLS, meegenomen. Wel wil ik benadrukken dat het OV-betalen in Nederland niet van nul af aan begint; het is van belang om de verschillende initiatieven goed aan te laten sluiten bij het huidige OV-betaalsysteem in Nederland. De continuïteit en betrouwbaarheid van het OV-betalen moet te allen tijde geborgd blijven. Innovaties die op korte termijn uitgevoerd kunnen worden moeten uiteraard nu wel al zoveel mogelijk meegenomen worden, maar een volledige transformatie van het OV betaalsysteem gaat niet over een nacht ijs. De concepttoekomstvisie wordt op korte termijn besproken in het NOVB, zodra partijen overeenstemming hebben zal ik u hierover verder informeren.

Een wijziging van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) is in voorbereiding. Hiermee kan TLS vooraf worden verplicht om tegen redelijke voorwaarden toegang te verlenen tot hun diensten. Ook moet de nieuwe wetgeving het mogelijk maken om regels te stellen aan de opening van de OV-betaalmarkt voor nieuwe partijen waardoor innovaties gestimuleerd kunnen worden. Naar verwachting zal ik de wijziging van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) najaar 2014 aanbieden aan Uw Kamer. In het NOVB wordt ook gewerkt aan een visie op de producten en tarieven. Het NOVB zal tijdig voor het AO OV-chipkaart van 1 oktober 2014 met een voortgangsbrief komen waarmee u wordt geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot het producten- en tarievenhuis van de toekomst.

De leden van de D66-fractie merken op dat het op dit moment lastig is om, bijvoorbeeld thuis, te zien hoe hoog het saldo is op de OV-chipkaart. Daarvoor moet men eerst de gebruikersgegevens bij elkaar zoeken om te kunnen inloggen op de site van de OV-chipkaart. Ook is het niet mogelijk om in de trein te checken of je nu wel of niet bent ingecheckt. Is er nagedacht om een soort «random reader» te ontwikkelen om het gebruiksgemak te verhogen, zo vragen deze leden.

¹⁷ Kamerstuk 23 645, nr. 559.

¹⁸ Kamerstuk 23 645, nr. 558.

NS heeft verschillende opties onderzocht, maar liep tegen diverse problemen en risico's aan. Er wordt op dit moment door NS een project opgestart om te bekijken of er een klantvriendelijke versie te ontwikkelen is.

In de visie op het OV betalen worden de verschillende experimenten meegenomen die nu door vervoerders worden uitgevoerd. Ook andere mogelijke innovaties, zoals een «random reader» kunnen daarin meegenomen worden. Zie verder mijn antwoord hierboven over de visie op het OV betalen.

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn van mening dat reizen op rekening in plaats van reizen op saldo een oplossing voor een aantal problemen met de OV-chipkaart kan zijn. Genoemde leden hebben vernomen dat hiermee wordt geëxperimenteerd door onder meer de RET (Rotterdamse Elektrische Tram) en TransLinkSystems (TLS). Deze leden vragen wanneer dit uiterlijk voor alle consumenten en bij alle vervoerders en modaliteiten beschikbaar is.

Er vinden experimenten plaats met Reizen op Rekening in de consumentenmarkt. Daarnaast is het Reizen op Rekening op het spoor al ingevoerd met het Traject-Vrij abonnement. Onder NOVB-vlag wordt onderzocht of er nog meer pilots uitgevoerd kunnen worden. De resultaten van de pilots en de ervaringen met Traject Vrij zijn bepalend voor het vervolg. Een precieze datum wanneer Reizen op Rekening in het gehele OV beschikbaar is, kan ik niet geven. Verwachting is dat begin 2015 Reizen op Rekening voor de consument beschikbaar is.

Ook vragen deze leden waarom op de nieuwe Traject Vrij-abonnementen van NS sinds kort weliswaar reizen op rekening mogelijk is, maar alleen op het spoor, terwijl voor de zakelijke markt ook in het regionale openbaar vervoer reizen op rekening al lang geregeld is via de NS Businesscard. Wat is de reden dat het voor de consumentenmarkt nog niet is geregeld, vragen deze leden? Komt dit omdat vervoerders onderling nog geen afspraken hebben gemaakt over het van toepassing zijn in de bus, tram en metro? Zo ja, wat staat deze afspraken in de weg en bent u bereid uw invloed aan te wenden zodat reizen op rekening zo spoedig mogelijk in alle vormen van openbaar vervoer voor alle consumenten mogelijk wordt?

Technisch is het mogelijk om Reizen op Rekening ook in de consumentenmarkt uit te rollen, maar er is een financieel risico omdat de prijs van de reis achteraf geïnd wordt. De verantwoordelijke vervoerders en concessieverleners voor de opbrengsten willen eerst zicht hebben op het financiële risico dat ze lopen. Vandaar ook de pilots.

Tot slot

In het algemeen overleg Vervoer en beheer HRN van 17 juni j.l. heb ik aangegeven in voorliggende beantwoording terug te zullen komen op de aangehouden motie De Graaf¹⁹ (inzake de flexibiliteit van het oplaadbedrag). In de achtste voortgangsbrief OV-chipkaart²⁰ van 23 september 2013 is reeds ingegaan op deze motie²¹.

¹⁹ Kamerstuk 23 645, nr. 534.

²⁰ Kamerstuk 23 645, nr. 546.

²¹ Hierin is aangegeven dat het reeds zo is dat de hoogte van de op te laden bedragen varieert. Zo is het bij de oplaadapparaten van onder andere NS en RET mogelijk om bedragen vanaf één euro op een OV-chipkaart te laden. Uit verschillende onderzoeken blijkt dat de huidige keuze in oplaadbedragen voor reizigers voldoet.