

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

207

Vragen van het lid **Monasch** (PvdA) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *duurder reizen met korting op de OV-kaart* (ingezonden 26 augustus 2011).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 5 oktober 2011).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Reizen met korting op OV-kaart vaak duurder»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is uw mening over het feit dat bus- en treinreizigers die met korting op hun OV-chipkaart reizen, geregeld niet goedkoper uit zijn dan reizigers die met hun OV-kaart geen korting krijgen?

Antwoord 2

Met de OV-chipkaart kunnen reizigers op saldo reizen of met een kortingsproduct.

Decentrale overheden hebben in het Landelijk Tarievenkader afspraken gemaakt over het reizen met de OV-chipkaart. Daarin is onder meer afgesproken dat voor het reizen geldt dat de reiziger, als binnen 35 minuten na uitchecken wordt overgestapt, niet opnieuw het basistarief hoeft te betalen. Daarnaast zijn er kortingsproducten beschikbaar die binnen één of meer regio's geldig zijn en is er een landelijk kortingsproduct. De vervoerders geven aan dat wanneer bijvoorbeeld wordt overgestapt van reizen op saldo naar reizen op een kortingsproduct v.v. of overstappen tussen kortingsproducten van verschillende vervoerders, het kan voorkomen dat opnieuw een basistarief in rekening wordt gebracht.

Een aantal regio's heeft afspraken gemaakt over het herkennen en accepteren van elkaars kortingsproducten waardoor er niet opnieuw een basistarief in rekening wordt gebracht.

Ik ben van mening dat de reiziger centraal moet staan in de afwegingen die partijen maken voor het reizen met de OV-chipkaart. Vanzelfsprekend is dit

¹ <http://www.nu.nl/economie/2597848/reizen-met-korting-ov-kaart-vaak-duurder.html>

een complex geheel, aangezien verschillende kortingsproducten gelden van verschillende vervoerders en in verschillende regio's. Deze mogelijkheid tot differentiatie is ook ooit zo bedoeld bij de decentralisatie van het openbaar vervoer. Desalniettemin is het vanuit het belang voor de reiziger belangrijk dat hier meer samenhang in zit en dat door de betreffende decentrale overheden en vervoerders hierover nadere afspraken worden gemaakt. De decentrale overheden hebben mij laten weten dat ze de vervoerders zullen vragen te onderzoeken of aanpassing van het chipkaartsysteem mogelijk is en tegen welke kosten.

Vraag 3

Bent u van oordeel dat de achterliggende oorzaak de slechte samenwerking tussen de vervoersregio's is? Zo nee, wat is volgens u dan de reden?

Antwoord 3

Zoals ik bij de beantwoording van vraag 2 heb aangegeven, was het bij de decentralisatie ook de bedoeling dat er verschillende kortingsproducten in verschillende regio's zouden kunnen worden geboden, maar dat de decentrale overheden en vervoerders vanuit het belang van de reiziger wel nadere afspraken kunnen maken over de geldigheid van regionale kortingen.

Vraag 4

Bent u bereid om bij de implementatie van de aanbevelingen van de commissie Meijdam² de problemen en onduidelijkheid bij het reizen met korting ook op te lossen? Op welke termijn denkt u dat de problemen zijn opgelost?

Antwoord 4

Als de heer Meijdam als kwartiermaker aan de slag gaat om de aanbevelingen uit het rapport van de naar hem genoemde commissie uit te werken, zal een van de onderdelen een permanente structuur voor een krachtige coördinatie en effectieve en efficiënte besluitvorming op die terreinen van de OV-chipkaart, die het niveau van individuele concessies overstijgen, betreffen. Deze structuur kan het tot stand komen van gezamenlijke afspraken, bijvoorbeeld ten aanzien van het herkennen en accepteren van kortingsproducten, bevorderen.

Vraag 5

Bent u van mening dat de belangen van de vervoerders ondergeschikt moeten zijn aan het (financiële) gemak van de reizigers?

Antwoord 5

De belangen van de reizigers moeten centraal staan bij de afwegingen die partijen maken voor het reizen met de OV-chipkaart.

Vraag 6

Acht u het nog steeds mogelijk dat de OV-chipkaart het nationale vervoerbewijs kan worden in het licht van het veelvoud van OV-aanbieders en het grote aantal concessiegebieden?

Antwoord 6

De OV-chipkaart is geen nationaal vervoerbewijs in de zin van de Wet personenvervoer 2000. De OV-chipkaart wordt door de decentrale overheden en vervoerders ingevoerd. Op basis van de afspraken die ik met de decentrale overheden heb gemaakt bij het go-besluit in juni 2006 zal de OV-chipkaart het vervoerbewijs zijn in het gehele regionale openbaar vervoer.

² Kamerstuk 23 645, nr. 475.