



LANDELIJK OVERLEG  
CONSUMENTENBELANGEN  
OPENBAAR VERVOER

Aan  
Nederlandse Spoorwegen  
drs. J.P.B. Huberts  
Directievoorzitter NS Reizigers  
Postbus 2025  
3500 HA Utrecht

Contactpersoon	Doorkiesnummer
drs. A. Frerichs	070 3519556
Datum	Bijlage(n)
29 januari 2010	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
Locov 2010-029	CC\PA\WS-520
Onderwerp	
Advies geleidelijke afschaffing geldigheid NVB bij NS	

Geachte heer Huberts,

In uw brief van 12 januari 2010<sup>1</sup> vraagt u de consumentenorganisaties in het Locov advies over geleidelijke afschaffing van de geldigheid van het Nationaal Vervoerbewijs (NVB) bij NS. Sterabonnementen wilt u handhaven tot het NVB nationaal wordt uitgezet. Het door u gevraagde advies, waarin wij terugrijpen naar het verleden, vindt u hieronder terug.

### Advies

De acceptatie van strippenkaarten en sterabonnementen op de trein in de grote steden dateert uit de jaren '80 en past in het toenmalige streven naar kaart- en tariefintegratie in het openbaar vervoer. Doel van deze integratie was het wegnemen van drempels bij het gebruik van overstapverbindingen: zowel de praktische drempel van het kopen van aparte kaartjes als de prijsdrempel van het tweemaal betalen van een vaste voet.

Dit doel nog altijd actueel. De trein moet geen geïsoleerd vervoerssysteem zijn, maar onderdeel vormen van een OV-netwerk waarvan verschillende modaliteiten deel uitmaken. Het succes van een meer integrale netwerkbenadering (succes in termen van een groeiend aandeel van het OV in de totale mobiliteit) is zichtbaar in tal van agglomeraties in o.a. Duitsland, Frankrijk en Zwitserland. De gezamenlijkheid van (regionale) trein en metro/tram/bus komt daar tot uiting in dienstregeling, reisinformatie, marketing én in het tarief.

---

<sup>1</sup> Locov 2010/014, adviesaanvraag geleidelijke afschaffing geldigheid NVB bij NS.

Secretariaat

Bezoekadres  
Koningskade 4  
2596 AA DEN HAAG

Postadres  
Postbus 20906  
2500 EX DEN HAAG

Telefoon (070) 351 8999  
Telefax (070) 351 9393

Bereikbaar vanaf ns-station cs en vanaf ns-station hs met tramlijn 1.

*In het Locov hebben zitting: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, NS, ANWB, Consumentenbond, Chronisch zieken en Gehandicapten Raad Nederland, Fietsersbond, Landelijke Studentenvakbond, Ouderenorganisaties CSO en ROVER.*

De OV-chipkaart belichaamt een nieuwe vorm van kaartintegratie. Maar door het overboord zetten van de tariefintegratie tussen NS en het overige openbaar vervoer dreigen we in Nederland een weg in te slaan die wij niet de juiste achten. Niet juist voor de OV-reizigers en voor de wervingskracht van het OV op de mobiliteitsmarkt. In onze ogen zou het openbaar vervoer moeten werken aan het elimineren van prijsdrempels bij het overstappen, in plaats van nieuwe drempels op te werpen.

Ter illustratie van het prijseffect door afschaffing van tariefintegratie tussen trein en bus/tram/metro hebben wij in ons advies over 'reizen op saldo' van 14 augustus 2009 al een concreet voorbeeld gegeven<sup>2</sup>. Dit betrof een stadsrit met trein en tram in Amsterdam (Sloterdijk – IJburg: inmiddels volgens prijspeil 2010 met de strippenkaart € 2,03 en met de OV-chipkaart € 3,40).<sup>3</sup> Een voorbeeld uit de Rotterdamse regio laat een soortgelijk prijseffect zien (met bus en trein van een halte midden in de Vlaardingse tariefzone 5329 naar Rotterdam Centraal, met overstap op station Vlaardingen-Oost: € 2,03 met de strippenkaart en € 3,25 met de OV-chipkaart). Dit zijn prijsstijgingen met 60 tot 67 procent.

Wij vinden zulke prijsstijgingen niet acceptabel. Dat wij in dit oordeel niet alleen staan, bewijst de compensatieregeling die de Staatssecretaris en de betrokken Stadsregio's hebben geëist bij de afschaffing van de strippenkaart op de metro, ten behoeve van overstappers trein/metro binnen Rotterdam en Amsterdam. Het feit dat de genoemde overheden deze eis kennelijk niet langer opportuun vinden, doet daar voor ons weinig aan af. Vasthouden aan de compensatieregeling zou ook geen goede oplossing zijn om reizigers te behoeden voor het dubbel betalen van een vaste voet: het is een noodverband dat niet bepaald bijdraagt aan het gemak en de inzichtelijkheid van het openbaar vervoer. Het realiseren van een definitieve oplossing voor de stedelijke tariefintegratie is een zaak van decentrale overheden, NS en andere vervoerbedrijven, waarover deze partijen de afgelopen jaren overleg hebben gevoerd. Uit uw adviesaanvraag blijkt niet welke intentie NS hierbij heeft, en al evenmin of zo'n oplossing concreet in zicht is.

De consequentie van de laatstgenoemde vaststelling ligt wat ons betreft voor de hand: zolang er geen nieuwe vorm van tariefintegratie tot stand is gekomen die grote prijsstijgingen voor de reizigers voorkomt, kan de drager van de huidige tariefintegratie (het NVB) niet worden afgeschaft, noch bij NS, noch bij de andere vervoerbedrijven in de betrokken stadsregio's. Wij zouden het betreuren als dit toch gebeurt. Deze opvatting is niet specifiek tot NS gericht, omdat tariefintegratie een kwestie is van wil en samenwerking van meerdere partijen. In een omgeving waar de strippenkaart daadwerkelijk is afgeschaft, heeft het uiteraard geen zin om deze te handhaven als eiland zonder praktisch nut; dat zullen wij u dus ook niet adviseren. Wij adviseren u wel, uw aandacht voor een klantgerichte invoering van de OV-chipkaart tevens te richten op de overstappende klanten in de OV-keten, en in dat licht naar redelijkheid uw bijdrage te leveren aan het voortzetten van tariefintegratie in enigerlei vorm.

---

<sup>2</sup> Zie blz. 8 (voetnoot) van dit advies.

<sup>3</sup> Dit prijsverschil wordt niet of nauwelijks veroorzaakt door de overgang van zonetarief naar km-tarief bij het stadsvervoer, want bij gebruik van de (veel tragere en minder direct rijdende) bus i.p.v. de trein tussen Sloterdijk en CS zou de prijs met de chipkaart € 2,16 bedragen, niet veel anders dus dan de strippenkaartprijs).

Een andere reden, waarom wij vinden dat het NVB in heel Nederland niet moet worden uitgezet, is de ontoegankelijkheid van de OV-chipkaartapparatuur en het proces eromheen voor mensen met een handicap<sup>4</sup>. Dit geldt met name voor mensen met een visuele handicap en mensen met een (licht) verstandelijke beperking. Deze mensen worden nu niet in de gelegenheid gesteld om zelfstandig met een vervoersbewijs door het OV te kunnen reizen.

Volgens de ontwerp-AMvB over toegankelijk OV<sup>5</sup>, die waarschijnlijk nog dit jaar in werking treedt, moet de apparatuur op afzienbare termijn toegankelijk en bereikbaar zijn en moeten nieuwe, vernieuwde en verbeterde stations direct aan de nieuwe toegankelijkheidseisen voldoen. Daarentegen hebben veel vervoerders inmiddels ontoegankelijke apparatuur besteld en er is nog geen goede routing. Wij willen dan ook van deze gelegenheid gebruik maken om erop aan te dringen dat er vanaf nu geen ontoegankelijke apparatuur meer wordt aangeschaft en het gehele proces zo snel mogelijk toegankelijk is. Tot die tijd willen wij dat het NVB op de bus, tram, metro en (waar van toepassing) trein gehandhaafd blijft. Wordt het NVB desondanks uitgezet, dan moeten in onze ogen tijdelijke regelingen voor mensen met beperkingen getroffen worden. Tijdelijke regelingen hebben wel als nadeel dat de doelgroep hiervoor moeilijk te bepalen is. Zo zijn er 1,5 miljoen laaggeletterden in Nederland die er niet onder vallen, maar die een groot probleem hebben met het lezen van de boodschap op de apparatuur als die langer is dan een enkel woord.

Met betrekking tot sterabonnementsen twijfelen wij over de juiste interpretatie van uw voornemen, omdat u spreekt over "sterabonnementsen (met zichtcoupon)". Volgens onze informatie is een aantal overheden voornemens de sterabonnementsen in verchipte vorm voorlopig te handhaven. Als u ook deze verchipte sterabonnementsen bij de landelijke afschaffing van het NVB ongeldig wilt verklaren op de trein, terwijl zij wel blijven gelden op tram, bus en metro, adviseren wij hierover negatief. Met een verchipt abonnement behoort een juiste opbrengstverdeling o.i. wel degelijk tot de mogelijkheden; dat kan naar onze mening dan ook geen argument zijn tot afschaffing van deze vorm van tariefintegratie.

In uw adviesaanvraag noemt u de stadsvervoergebieden van Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht. Wij brengen onder uw aandacht dat in Maastricht, op het traject naar Randwyck, ook het NVB op de trein kan worden gebruikt. U rijdt op dit traject samen met Veolia. Wat ons betreft gelden de opmerkingen over behoud tariefintegratie ook voor Maastricht. Daarnaast zouden wij het zeer ongewenst vinden als NS en Veolia verschillende tarieven gaan hanteren op dit samenlooptraject.

---

<sup>4</sup> Onder toegankelijkheid wordt hier verstaan dat:

- de apparatuur naast visuele ook auditieve informatie moet geven;
- de routing naar de apparatuur helder (goede geleidelijnen, etc..) moet zijn;
- de apparatuur ook bedienbaar moet zijn door rolstoelgebruikers en mensen met een slechte handfunctie.

<sup>5</sup> Uitbreiding van de WGBH/CZ: Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte.

Tot slot willen wij u meegeven dat kaartsoorten uit het NVB ook geldig zijn op de door NS uitgevoerde trajecten Apeldoorn - Zutphen en Zwolle - Kampen. Deze treindiensten vallen buiten het hoofdrailnet, dus over het stopzetten van het NVB op deze trajecten zult u de desbetreffende ROCOV's om advies moeten vragen. Als consumentenorganisaties in het Locov kunnen wij u hierover geen advies geven, maar onze zienswijze hierop is, dat wij ook hier de bestaande vormen van tariefintegratie niet zonder behoorlijke vervanging afgeschaft willen zien.

Met vriendelijke groet,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV,  
namens deze,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'G.B.M. Leers'. The signature is stylized with a large initial 'G' and a long horizontal stroke at the end.

drs. G.B.M. Leers,  
voorzitter Locov