

U heeft saldotekort

Veertien vragen en antwoorden over de ov-chipkaart

► Vanaf vandaag is de ov-chipkaart in het Rotterdamse openbaar vervoer verplicht.

► Het moet reizen eenvoudiger maken, voor reizigers en vervoerders.

Door OSCAR VERMEER
ROTTERDAM. Vanaf vandaag is in de Rotterdamse metro de ov-chipkaart verplicht. Daarna volgt de Amsterdamse metro. Vervolgens komen bus, tram en trein aan de beurt. Uiteindelijk zal in heel het openbaar vervoer alleen de ov-chipkaart nog het betaalmiddel zijn. Veertien vragen over het hoe en waarom.

1 Wat is de ov-chipkaart en hoe werkt het?

De ov-chipkaart gaat alle bestaande vervoerbewijzen in het openbaar vervoer vervangen. De kaart is ongeveer even groot als een bankpas, heeft een onzichtbare chip en is te herkennen aan het roze logo. Elk vervoerbedrijf mag zijn eigen kaart uitgeven. De kaarten verschillen daardoor van uiterlijk, maar werken overal op dezelfde manier: de reiziger laadt de kaart op met een saldo in euro's of met een abonnement, zoals bijvoorbeeld een trajectkaart.

Opladen kan bij automaten die komen te staan op stations en bij verkoop/informatiepunten van de ov-bedrijven. Automatisch opladen kan ook, in dat geval wordt een vast bedrag van 10 of 20 euro geladen zodra het saldo onder de 5 euro uitkomt. Maar de tijd dat je een strippenkaart kon kopen bij de sigarenboer of de caissière in de supermarkt is straks mogelijk voorbij, al wordt er nog wel onderhandeld met winkels waar automaten zouden kunnen komen.

Eenmaal op reis met de ov-chipkaart moet de reiziger de kaart bij het instappen voor een incheckpaal houden en bij het uitstappen voor een uitcheckpaal. Die palen zijn straks te vinden op alle stations en in bus en tram. Alleen bij voldoende saldo gaan de poortjes open. Bij tram en bus zijn geen poortjes en moet de reiziger er zelf aan denken in en uit te checken. Maar daar is dan wel een conducteur of een chauffeur om hem eraan te herinneren. Bovendien blijft er controle. Conducteurs en controleurs krijgen speciale leesapparaten.

2 Waarom wordt de kaart ingevoerd?

De kaart is een initiatief uit 2001 van vijf grote vervoerbedrijven (NS, Connexxion, RET, GVB en HTM) uit onvrede met de strippenkaart. Met de

ov-chipkaart kunnen de kosten en de opbrengsten van het openbaar vervoer eerlijker worden berekend. Nu kan de reiziger met een afgestempelde strippenkaart nog overstappen tussen tram, metro, bus en trein en is zijn traject bovendien grofweg ingedeeld in zones.

Straks betaalt hij voor de daadwerkelijk afgelegde kilometers en betaalt hij dat aan het vervoerbedrijf waar hij gebruik van heeft gemaakt. Daarmee komt ook een einde aan een nu nog jaarlijks door 150.000 à 200.000 reizigers ingevulde enquête, waarin naar hun reisgedrag wordt gevraagd. Op basis van die enquête worden de inkomsten uit het openbaar vervoer onder de vervoerders verdeeld.

Overigens komt met de ov-chipkaart in zekere zin het systeem terug van vóór de invoering van de strippenkaart in 1980. Tot die tijd had elk vervoerbedrijf zijn eigen systeem. De reiziger kocht een kaartje bij het bedrijf, meestal bij de chauffeur. Het geld kwam dus gelijk op de goede plek terecht.

Andere redenen voor invoering van de kaart zijn het verbeteren van de sociale veiligheid op stations en het tegengaan van zwartrijden.

3 Is de ov-chipkaart ook handig voor de reiziger zelf?

Ja en nee. De kaart kent drie varianten: de persoonlijke kaart, de anonieme kaart en de wegwerpchipkaart. Een persoonlijke kaart (met foto) is verplicht bij bijvoorbeeld een abonnement of bij kinderkorting. Wie incidenteel met het openbaar vervoer reist of een kaart wil die door meerdere personen kan worden gebruikt, kan een anonieme chipkaart kopen. Maar met meerdere personen tegelijkertijd op een anonieme kaart reizen, kan niet. De belangrijkste eigenschap van de wegwerpchipkaart is dat hij niet oplaadbaar is. De wegwerpchipkaart heeft een vooraf bepaalde geldigheid, bijvoorbeeld voor een vast aantal dagen of ritten. De kaart is vooral bedoeld voor toeristen.

4 Wat gebeurt er als de reiziger vergeet uit te checken?

Dan kost hem dat in eerste instantie geld. Bij inchecken wordt 4 euro van de kaart afgeschreven, als een soort garantie tegen wanbetaling. In de trein wordt dit waarschijnlijk 20 euro. Bij uitchecken wordt het instaptarief verrekend met de kosten van het afgelegde traject en wordt er dus geld teruggestort.

De reiziger die vergeet uit te checken krijgt dit bedrag niet automatisch teruggestort: hij moet het achteraf claimen bij het vervoerbedrijf. Van een reiziger die herhaaldelijk vergeet uit te checken, wordt de ov-chip-

kaart geblokkeerd. Dit gebeurt na vier tot zes keer, afhankelijk van de vervoerder en de producten die op de kaart staan. Bij de verkoop/informatiepunten van de vervoerbedrijven is de kaart weer te deblokken.

5 En als de uitcheckpaal last heeft van een storing? Of kapot is gemaakt?

Er zijn altijd meerdere uitcheckpalen. Zijn ze allemaal kapot, dan zit er niks anders op dan bij het vervoerbedrijf te melden dat er te veel van de ov-chipkaart is afgeschreven.

6 Wanneer kan ik alleen nog met de ov-chipkaart reizen?

Dat verschilt. Voor de Rotterdamse metro geldt: vanaf vandaag. De Amsterdamse metro streeft naar april of mei. Daarna wordt de kaart stapsgewijs in de rest van het land ingevoerd.

► De ov-chipkaart is veilig genoeg, vinden de vervoerders ◀

Strippenkaart en ov-chipkaart kunnen vaak nog een tijdje naast elkaar worden gebruikt. Staatssecretaris Huizinga (Verkeer) beslist wanneer de strippenkaart definitief wordt afgeschaft en dus alleen de ov-chipkaart nog geldig is. Treinreizigers kunnen naar verwachting vanaf 1 oktober de kaart gebruiken, naast de huidige vervoerbewijzen. Onbekend is wanneer de NS het gebruik van de ov-chipkaart verplicht stelt.

7 Moeten kinderen hun eigen ov-chipkaart hebben?

Ja, zodra ze vier jaar oud zijn. Tot vier jaar reizen kinderen bij de meeste vervoerbedrijven gratis.

8 Wordt het vervoer duurder door de ov-chipkaart?

Dat is moeilijk te zeggen. Staatssecretaris Huizinga heeft gezegd dat het openbaar vervoer gemiddeld niet duurder mag worden. Maar er komt een hele nieuwe tariefstructuur, waarvan niemand precies weet hoe die zal uitpakken. En of het duurder of goedkoper wordt, verschilt ook per reiziger. Het zonesysteem van de strippenkaart is voor sommige reizigers nadelig, doordat de zongrenzen voor hen toevallig ongunstig liggen. Andere reizigers kunnen door die grenzen juist weer een grotere afstand afleggen met relatief weinig strippen. Daarnaast speelt het omrij-

den van bussen een rol: een bus slingert zich vaak door een wijk. In het zonesysteem van de strippenkaart wordt dit omrijden niet verrekend. Maar met de ov-chipkaart betaalt de reiziger straks voor alle afgelegde kilometers, dus ook voor het omrijden.

9 Welke kosten maakt de reiziger in elk geval?

Ten eerste een eenmalige bijdrage voor de kaart, die vijf jaar geldig is. Dat bedrag wordt bepaald door de vervoerder die de kaart verkoopt. Maximaal zal dat 7,50 euro zijn. De vervoerders zeggen dat ze kosten maken voor de fabricage van de chipkaart en het beheren van de gegevens op de kaart. Ten tweede betaalt de reiziger een 'basistarief' van 0,75 euro, vergelijkbaar met de 'basisstrip' op de strippenkaart. Wie binnen 35 minuten overstapt of terugreist, hoeft dit maar één keer te betalen. Stapt de reiziger over van de ene vervoerder op de andere, dan ligt het aan de afspraken tussen de vervoerbedrijven en lagere overheden in die regio of hij het instaptarief opnieuw betaalt. En dan zijn er natuurlijk nog de kilometers waarvoor de reiziger betaalt. Er is geen landelijk vastgesteld kilometertarief. Dat betekent dat reizen in de ene regio meer kan kosten dan in de andere.

10 Wat gebeurt er als de reiziger de kaart verliest of als deze wordt gestolen?

Alleen een persoonlijke ov-chipkaart is beveiligd tegen verlies of diefstal. Die kaart kan dan worden geblokkeerd. Bij een anonieme of wegwerpchipkaart is het jammer, maar helaas.

12 Is de kaart veilig?

Veilig genoeg, vinden de vervoerders. Het bedrijf dat verantwoordelijk is voor de invoering van de kaart, Trans Link Systems, kan fraude signaleren en gekraakte kaarten blokkeren. De vervoerbedrijven verwachten dat het aantal fraudegevallen klein zal zijn. Maar onderzoekers van de Nijmeegse Radboud Universiteit zijn er niet gerust op. Vorig jaar hebben ze de ov-chipkaart al eens gekraakt, onlangs deed hoogleraar Bart Jacobs dat nog eens dunnetjes over met de ov-chipkaart van SP-Kamerlid Emile Roemer. Jacobs noemt de kaart „een open portemonnee”. Volgens hem kunnen met een paslezer persoonsgegevens en saldo worden gemanipuleerd.

13 En hoe zit het met de privacy?

Van een persoonlijke kaart zijn bij Trans Link Systems naam, adres,

woonplaats, kaartnummer, telefoonnummer, e-mailadres en bankrekeningnummer bekend. Daarnaast is bekend welke reizen de reiziger maakt, waar en wanneer hij de kaart oplaadt en met hoeveel geld. In het geval van een abonnement beschikt ook het vervoerbedrijf over al die gegevens. Het vervoerbedrijf registreert verder alle reizen die de reiziger maakt met zijn ov-chipkaart. Maar ritgegevens mogen alleen geanonimiseerd worden gebruikt. Het College Bescherming Persoonsgegevens heeft toestemming gegeven voor de ov-chipkaart, omdat er „geen op de persoon herleidbare databases gemaakt worden”, tenzij een reiziger expliciet aangeeft dat hij daar geen bezwaar tegen heeft. In dat laatste geval ontvangt hij bijvoorbeeld op hem toegespitste reclame. De ov-bedrijven hebben toegezegd tot 2010 geen reclame naar reizigers te sturen, om hen eerst te laten wennen aan het gebruik van de ov-chipkaart.

14 En studenten?

Wie in Rotterdam woont of studeert, zou de ov-chipkaart inmiddels hebben moeten ontvangen. Wie woont of studeert in het gebied tussen Rotterdam en Leiden krijgt de ov-chipkaart deze week. Studenten uit de rest van Nederland kunnen vanaf vandaag een tijdelijke toegangkaart krijgen bij verkoop/informatiepunten van de RET en bij RET-medewerkers.