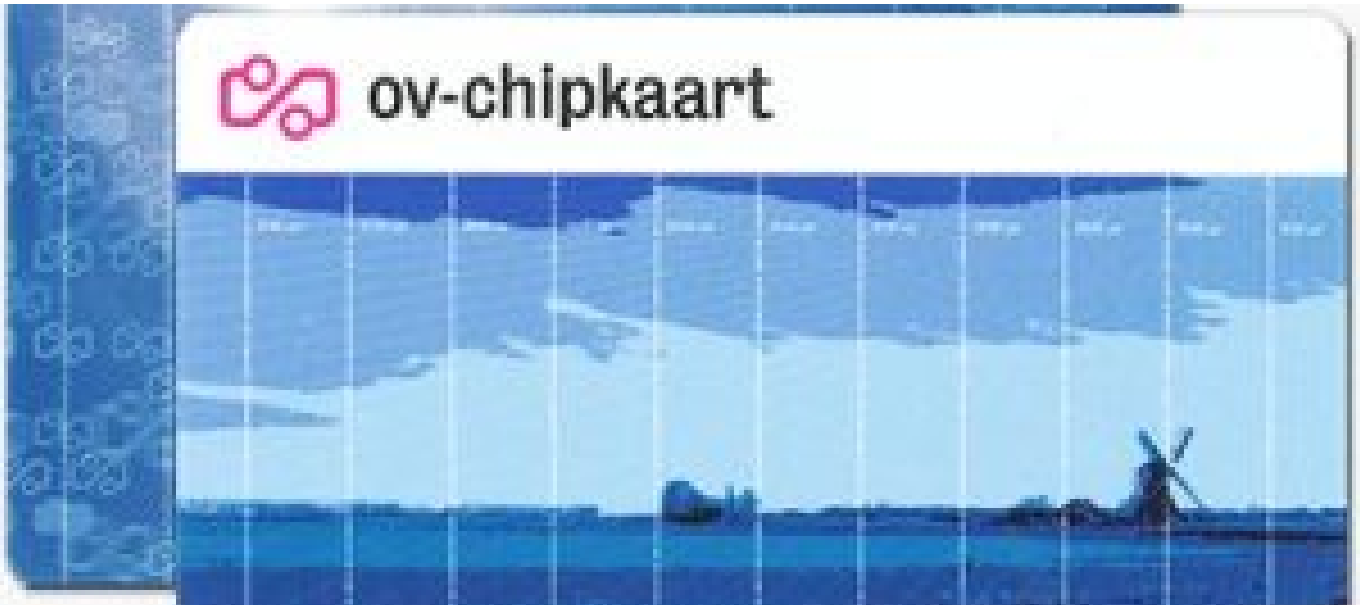


Alles wat er mis is met Translink

Posted on 7 december 2019 by Jan Zandbergen

Nederland heeft de domste èn de duurste ov-chipcard. Geen wonder: de Nederlandse overheid laat zich op ict-gebied makkelijk met een kluitje het riet in sturen.

Staat u mij toe dat ik nog even terugkom op mijn eerdere dissertatie in *Wynia's Week* inzake het Openbaar Vervoer in het algemeen en de ondoorgrondelijke (ijzeren) wegen van de NS in het bijzonder.

Het volgende mag paradoxaal klinken maar ik meen dit zeer serieus: Openbaar Vervoer vereist een hoge mate van intelligentie. Autorijden is veel makkelijker. Om de voordelen van het OV volledig te doorgronden heb je de kwalificatie nodig die je geschikt maakt voor de beter betaalde banen waarbij een leaseauto standaard is.

Dat is dus de paradox: wie het OV werkelijk tot in de finesses snapt, heeft het daardoor niet nodig. Het beste bewijs is Roger van Boxtel, de NS-baas. Die verplaatst zich uitsluitend in auto met chauffeur.

In mijn vorige bijdrage aan *Wynia's Week* legde ik mijn grootste ergernis uit die kleeft aan de OV Chipkaart: je kunt je treinreis maximaal 35 minuten onderbreken. Wie zijn reis langer onderbreekt, betaalt opnieuw het starttarief. De reis wordt dan in twee stukken geknipt, tegen een hoger tarief. De som van twee korte reizen is bij NS hoger dan een lange, vanwege het bloktarief.

Automobilistenbrein

De meeste reizigers, ook treinreizigers, hebben een automobilistenbrein en weten dit niet. Als je een autoreis onderbreekt, maakt dat in kosten niets uit. Ze gaan ervan uit dat bij NS ook zo werkt. Maar dat is niet zo. Achteraf zien ze dat ze te veel hebben betaald, maar in de meeste gevallen zien ze niets.

Waarom is die maximale treinreisonderbreking trouwens 35 minuten? Dat komt omdat NS bij hun uitcheckpoortjes gebruik maakt van dezelfde software als de stadsbus. En dat komt weer omdat Translink, de bedenkers van de OV Chipkaart, te bedonderd was om voor NS op maat gemaakte software te schrijven.

Want waarom eromheen gedraaid: Translink heeft de allerdomste chipkaart van heel Europa ontworpen en vraagt daar het meeste geld voor: €7,50 per kaart die ook nog eens slechts vijf jaar meegaat.

De OV Chipkaart is niet voor de trein gemaakt

De OV Chipkaart is ontworpen met de bus en de tram als voorbeeld. Het stempeltje op de oude strippenkaart was een vol uur geldig. Het digitale alternatief kent net als de strippenkaart een instaptarief. Bij de strippenkaart was dat de basisstrip, een vrij grove maar in de praktijk effectieve methode.

De digitale vervanger van de basisstrip is het starttarief, dat 35 minuten geldig is. Wie overstapt na 35 minuten, betaalt opnieuw het basistarief. Dit concept hoort typisch bij openbaar vervoer in de grote stad, waar bewoners snel even naar de markt gaan met de tram en zich dan weer 'op hetzelfde kaartje' terug naar huis spoeden.

De poortjes van NS werken op dezelfde software. Ergo: Translink was domweg te belazerd om bij treinreizen de overstaptijd op een paar uur te zetten, want softwarecode schrijven kost geld.

Lui en inhalig

Dus wrijf ik het er nog maar eens in: Translink is de meest luie en inhalige OV-chipkaart-ontwerper van Europa. Om de gedachten te bepalen: de in alle opzichten superieure chipkaart van Londen, de Oyster Card, kost slechts £3 en is onbeperkt geldig. Translink heeft in zijn inhaligheid vastgesteld dat de prijs in Nederland €7,50 is en de kaart heeft een maximale geldigheid van vijf jaar. *Do the math*.

Los dat Translink een woekerprijs rekent, is hun kaart een stuk stompzinniger dan zijn slimmere Londense broertje. Wie met de Oystercard een paar enkele reizen op één dag maakt, zal zien dat de Oyster Card automatisch het omslagpunt berekent waarbij een dagkaart achteraf goedkoper was geweest.

In de praktijk betekent dat: je drie losse enkeltjes die je in Londen op één dag met de Oyster Card maakte, worden gecrediteerd en in plaats daarvan wordt het voordelige dagkaarttarief in rekening gebracht. Dit gebeurt geheel automatisch. Translink is hier te stom dan wel te lui of te belazerd voor.

Overheid en ICT, ach…

Ik kan me niet heugen zo vaak als ik de volgende klacht heb gehoord. Een bekende zit door omstandigheden tijdelijk zonder auto en moet van de Randstad naar Leeuwarden of Groningen. Voor twee enkeltjes vol tarief is hij een vermogen kwijt. ‘Dit is de eerste en de laatste keer dat ik met de trein ga!’ vertelt hij mij na afloop.

Want dat een dagkaart, ook vol tarief, een stuk goedkoper was geweest dan twee enkeltjes, vertelt NS niet en Translink werkt met incompatibele stadsbus-software die sowieso niet in staat is automatisch bij lange treinreizen het omslagpunt te berekenen.

Dat Translink wegkomt met zo’n brak product en daar tegelijkertijd de hoofdprijs voor vraagt, komt omdat de Nederlandse overheid traditioneel heel makkelijk is te belazeren in ICT-kwesties. De voorbeelden liggen voor het oprapen, het jongste echec van de Belastingdienst als beste voorbeeld.

De leerzame reünie

Ik herinner me nog de enige reünie van mijn middelbare school die ik bezocht: een

HBS-B in Den Haag. Er waren succesvolle tandartsen en apothekers, maar mijn klasgenoot die een ICT-bedrijf had opgezet met voornamelijk de overheid als klant was als enige werkelijk opzichtig in bonis.

De school had voor de oud-leerlingen tegen bescheiden vergoeding een eenvoudige Indische maaltijd bereid, maar daar lachte mijn klasgenoot de ICT'er om. De journalist, de apotheker en de tandarts reden in de Range Rover van de ICT'er met rundlederen banken naar het destijds beste Indo-Aziatische restaurant van Den Haag: Raffles in de Javastraat, Couperusbuurt bij uitstek.

De uitbater knipmeste naar zijn beste klant die hij uiteraard direct herkende. Vanzelfsprekend kregen we de beste tafel van het huis en de succesvolle ICT-ondernemer bleek zijn eigen wijn te hebben in de kelder. Dat was dus mijn enige Translink-momentje. Iedereen heeft er recht op, één keertje in zijn leven. Translink heeft het onafgebroken.