

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2013/135272

**Bijlage(n)**  
3

Datum 11 juli 2013  
Betreft Moties en toezegging OV-chipkaart en besluit NOVB  
enkelvoudig in- en uitchecken

Geachte voorzitter,

Met deze brief informeer ik u over de volgende onderwerpen met betrekking tot de OV-chipkaart:

- Het besluit van het bestuurlijke Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (hierna: NOVB) naar aanleiding van het advies van kwartiermaker Meijdam over het enkelvoudig in- en uitchecken;
- Incomplete transacties (Motie Haverkamp 23645, nr 430);
- Toegankelijkheid voor visueel gehandicapten (Motie Dik-Faber, 23645, nr 536);
- Anonieme chipkaart met kortingsproduct voor kinderen (toezegging tijdens AO OV 28 februari 2013).

Voor een aantal acties zijn de stadsregio's, provincies, stads- en streekvervoerders verantwoordelijk. Deze partijen werken samen in het Regionaal Openbaar Vervoer Beraad (hierna: ROVB). In bijlage 1 is de brief van het ROVB bijgevoegd. Voor acties die naast de partijen in het ROVB ook het Rijk en de NS aangaan, vindt de bespreking plaats in het NOVB. Ik heb het NOVB daarom gevraagd eveneens te reageren op een aantal onderwerpen. In de 8<sup>e</sup> Voortgangsbrief OV-chipkaart verwacht ik in te kunnen gaan op overige openstaande moties en toezeggingen met betrekking tot de OV-chipkaart. Ik zal de Voortgangsbrief tijdig voor het AO OV/OV-chipkaart van 1 oktober a.s. aan uw Kamer sturen.

***Besluit NOVB enkelvoudig in- en uitchecken op het spoor***

Mijn voorganger heeft kwartiermaker Meijdam de opdracht gegeven onderzoek te doen naar enkelvoudig in- en uitchecken op het spoor om inzicht te krijgen in onder meer de maakbaarheid, de financiering en de doorlooptijd. De resultaten van dit onderzoek zijn verwerkt in het rapport 'Enkelvoudig in- uitchecken in de treinketen'. Na afronding van het onderzoek heeft de kwartiermaker nadrukkelijk het draagvlak getoetst bij alle betrokken partijen. Op basis van de reacties van deze partijen heeft de kwartiermaker zijn advies opgesteld.

Omdat enkelvoudig in- en uitchecken een concessieoverstijgend OV-chipkaartonderwerp met landelijke impact betreft en alle partijen een rol en verantwoordelijkheid hebben bij de te treffen maatregelen, is het rapport en het advies onlangs in het bestuurlijk NOVB besproken. Dit heeft geleid tot het onderstaande besluit van het bestuurlijke NOVB. Het advies van kwartiermaker

Meijdam en het door hem uitgevoerde haalbaarheidsonderzoek zijn bijgevoegd (bijlage 2 en 3). Hiermee voldoe ik aan mijn toezegging op dit punt.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

*Besluit van het NOVB op 24 juni 2013 inzake het haalbaarheidsonderzoek en advies van de kwartiermaker over enkelvoudig in- en uitchecken op het spoor*

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2013/135272

#### *Vooraf*

- Alle partijen zijn de kwartiermaker erkentelijk voor het werk dat hij heeft verzet. Het haalbaarheidsonderzoek geeft een duidelijk inzicht in onder meer de (technische) maakbaarheid, de kosten en baten en de afspraken die nodig zijn voor de invoering van enkelvoudig in- en uitchecken. Voorts doet de kwartiermaker in zijn advies een waardevol voorstel voor een gefaseerde aanpak.
- Het onderzoek en advies hebben betrekking op een concessieoverstijgend OV-chipkaart onderwerp met landelijke impact. Het is daarom een gezamenlijke besluit van overheden en (trein)vervoerders in het NOVB hoe hier gevolg aan te geven.

#### *Besluit*

- Alle partijen erkennen dat er momenteel een serieus overstapprobleem is voor de reiziger die overstapt van de ene vervoerder op het spoor naar de andere en vinden oplossingen voor deze groep noodzakelijk.
- Aangezien de invoering van enkelvoudig in- en uitchecken erg complex is en we nog volop bezig zijn met het verbeteren van het recent ingevoerde systeem heeft een gefaseerde aanpak de voorkeur.
- Vervoerders zullen op korte termijn een start maken met de volgende maatregelen om het overstapprobleem te verkleinen:
  - Verdere verbetering van de inrichting en communicatie op stations met meerdere vervoerders en met een hoger percentage foutieve in- en uitcheckhandelingen. Hierbij hoort het evalueren van looptrajecten en signing op de stations en het inzetten van medewerkers die reizigers helpen;
  - Het mogelijk maken om een enkele interoperabale reis te laden op de OV-chipkaart;
  - Het invoeren van een landelijk interoperabele papieren chipkaart voor eenmalig gebruik;
  - Automatiseren van een compensatieproces bij een 'missing check out'.
- Het effect van deze maatregelen zal met de consumentenorganisaties één jaar na invoering worden geëvalueerd.
- Na evaluatie van de maatregelen zal het NOVB op basis van de volgende voorwaarden bezien in hoeverre enkelvoudig in- en uitchecken een nuttige en noodzakelijke, alsmede realistische en haalbare mogelijkheid is. De voorwaarden betreffen:
  - De mate waarin de korte termijn maatregelen voldoende effect sorteren;
  - De kosten-batenanalyse van enkelvoudig in- en uitchecken is niet (zeer) negatief;
  - Het voortraject van de wettelijke verankering van tarieven en producten moet hebben geleid tot een vaststaande basis ten aanzien van producten en tarieven waar van uit kan worden gegaan bij het realiseren van enkelvoudig in- en uitchecken.
- Hierbij geldt dat het uitgangspunt van het systeem is en blijft dat per direct per vervoerder kan worden afgerekend.

### ***Incomplete transacties***

De motie Haverkamp<sup>1</sup> uit april 2011 verzoekt ondermeer om streefcijfers voor maximale percentages gemiste check-outs en een benchmark naar de beschikbaarheid van de OV-chipkaart apparatuur. Ondanks eerdere toezeggingen van de vervoerders was er nog geen invulling gegeven aan deze motie. Ik heb dit punt besproken in het NOVB met als gevolg dat er nu concrete afspraken zijn gemaakt om de cijfers inzichtelijk te maken. Het NOVB laat mij weten dat de vervoerders na overleg met decentrale overheden, consumentenorganisaties en IenM hebben aangegeven een onafhankelijk onderzoek te laten uitvoeren naar de financiële effecten van gemiste check-outs (incomplete transacties). Dit onderzoek moet een totaalbeeld geven van opbrengsten en kosten (waaronder uitvoeringskosten van compensatieregelingen en fraude). Het uit te voeren onderzoek beslaat de periode juli 2012 t/m juni 2013. De verwachting is dat het onderzoek dit najaar is afgerond. Ik heb de vervoerders gevraagd mij zo snel mogelijk over de uitkomsten van het onderzoek te berichten. Ik zal dit vervolgens met uw Kamer delen.

### ***Toegankelijkheid visueel gehandicapten***

Met het oog op de uitvoering van de motie Dik-Faber<sup>2</sup> die gaat over de uitbreiding van specifieke reisproducten (Sentirekaart en OV-chip Plus) voor blinden en slechtzienden, heb ik gesproken met de Oogvereniging en u daarvan verslag gedaan<sup>3</sup>. Daarnaast heb ik het ROVB een reactie gevraagd over de mogelijkheden van het Sentireproduct en de uitbreiding daarvan naar een bredere groep. In de bijgevoegde brief van het ROVB wordt hierop ingegaan (bijlage 1). De kern daarvan is dat op het spoor blinden en slechtzienden een treinreis van tevoren kunnen bestellen en zij ontvangen de rekening achteraf. Decentrale overheden en vervoerders concluderen dat voor het stads- en streekvervoer deze methode om verscheidene redenen niet uitvoerbaar is. Een treinreis wordt meestal van tevoren gepland, maar bijvoorbeeld veel busreizen met het stads- en streekvervoer worden spontaan ondernomen. Het vooraf reserveren is dan dus minder klantvriendelijk. Bovendien is er een groot verschil tussen het spoornetwerk en dat van het stads- en streekvervoer. Het spoor heeft 400 stations, het stads- en streekvervoer 50.000 haltes, die anders dan bij het spoor niet door een eenduidige route en tarief met elkaar verbonden zijn. Tussen twee haltes is dus lang niet altijd een eenduidig tarief vast te stellen.

Tegen deze achtergrond wordt er gekeken of de mogelijkheden voor saldobehoor kunnen worden verbeterd. Momenteel worden verschillende opties daartoe met de Oogvereniging bekeken. Wat betreft de uitbreiding van de doelgroep van het Sentireproduct geeft het ROVB aan onder voorwaarden bereid te zijn een dergelijke uitbreiding te overwegen. Verder geeft het ROVB aan dat overheden en vervoerders met elkaar in gesprek zijn om te komen tot verbeteringen in de in- en uitcheckapparatuur. Daarbij gaat het onder andere om de 'piepjes'. Zoals ook door de Oogvereniging gewenst, is het de bedoeling te komen tot twee piepjes bij het uitchecken.

### ***Anonieme kortingskaart voor kinderen***

Mevrouw Van Veldhoven heeft tijdens het AO OV op 28 februari 2013 gesproken over het ontwikkelen van een anonieme kortingskaart voor kinderen. Ik heb haar

---

<sup>1</sup> Tweede Kamer, 23 645, nr 430

<sup>2</sup> Tweede Kamer, 2012-2013, 23645, nr 536

<sup>3</sup> Tweede Kamer, 2012-2013, 23645, nr 543

toegezegd na te gaan wat de mogelijkheden zijn voor de ontwikkeling van een anonieme kortingskaart voor kinderen in relatie tot controle en handhaving, en of het concept van het railrunner kaartje ook toegepast kan worden in het stad- en streekvervoer.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2013/135272

De bijgevoegde brief van het ROVB (bijlage 1) gaat hierop in. Overheden en vervoerders bezien momenteel op welke punten het huidige product- en tariefstelsel kan en moet worden aangepast. Zij zullen het idee van mevrouw Van Veldhoven hierbij betrekken.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld