

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
13 oktober 2004	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/MDV/U.04.03431	-
Onderwerp	
Stand van zaken OV-chipkaart	

Geachte voorzitter,

Er is nog een paar maanden te gaan voordat de invoering van de OV-chipkaart in Rotterdam echt van start gaat met een proeftraject. In mijn vorige brief (van 25 juni 2004) heb ik u onder andere als volgt geïnformeerd:

Het besluit tot terbeschikkingstelling van rijksmiddelen voor de migratie en het afschaffen van de strippenkaart (het 'go/no-go' besluit) zal ik nemen:

- 1. indien met de decentrale overheden overeenstemming bereikt is over de migratie en de financiering. Ik verwacht dit uiterlijk eind 2004 bereikt te hebben, en*
- 2. indien vervolgens uit de proeven in de regio Rotterdam blijkt dat invoering van de OV-chipkaart op landelijke schaal verantwoord is.*

Ik heb u toen toegezegd u in het najaar opnieuw te zullen informeren over de voortgang.

Financiering

Op 8 juli 2004 heb ik met de bestuurders van de decentrale overheden overeenstemming bereikt over de verdeling van de € 90 miljoen die het Rijk beschikbaar heeft voor de OV-chipkaart. Alle overheden zijn akkoord gegaan met het gepresenteerde voorstel. Dit geld is bedoeld als bijdrage aan de kosten die gemaakt moeten worden omdat enige tijd het oude en het nieuwe kaartsysteem naast elkaar bestaan. Door dit akkoord is er op een belangrijk punt rust ontstaan in het proces. Er is € 80 miljoen verdeeld en vooralsnog € 10 miljoen achter de hand gehouden. Ik bezin mij samen met de decentrale overheden en vervoer-bedrijven nog op de beste aanwending van dit bedrag. Al eerder is € 7,8 miljoen voor de pilots verdeeld (zie bijlage voor de verdeling).

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

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

De € 80 miljoen zal ik daadwerkelijk beschikbaar stellen aan de overheden als aan twee voorwaarden is voldaan: een 'go' besluit van mij voor gefaseerde afschaffing van het huidige kaartsysteem en een overeenkomst met iedere decentrale overheid dat de OV-chipkaart uiterlijk 31 december 2007 in hun gebied ingevoerd zal zijn. Op beide punten ga ik verderop in deze brief nader in.

Migratie

Zoals ik u in mijn vorige brief heb gemeld, is het niet haalbaar om de OV-chipkaart in één keer in het hele land in te voeren. Dit betekent dat de reizigers enige tijd te maken (kunnen) krijgen met twee kaartsystemen. Deze situatie zal maximaal twee jaar en uiterlijk tot 31 december 2007 duren.

Door een werkgroep van overheden en bedrijven zijn de hoofdlijnen voor de overgang van strip naar chip (migratie) uitgewerkt. De strategie om regio's een voor een over te laten gaan op de OV-chipkaart maakt de migratie goedkoper en beter beheersbaar. Dit leidt tot het volgende plaatje:

1. De NS (HRN en contractsector) migreert uiterlijk juli 2006;
2. De Randstad (stad- en streekvervoer) migreert uiterlijk december 2006 (geen strippenkaart meer in de Randstad vanaf 31 december 2006);
3. De rest van Nederland migreert uiterlijk december 2007 (geen strippenkaart meer vanaf 31 december 2007), onderverdeeld in de regio's Noord, Oost en Zuid.

Het belang van de reizigers staat voorop bij de uitrol van de OV-chipkaart. Vandaar dat gekozen is voor deze regionale indeling. Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle overheden en bedrijven om te voorkomen dat de OV-chipkaart in allerlei verschillende en onsamenhangende gebieden ingevoerd wordt, terwijl aangrenzende gebieden nog het huidige strippenkaartsysteem hanteren. Een aantal reizigers zal, doordat een gefaseerde invoering onvermijdelijk is, toch nog enige hinder ondervinden. Ik zal erop toezien dat dit aantal geminimaliseerd wordt en pas besluiten tot intrekken van het Nationaal Vervoerbewijs (NVB) als de migratiestrategie op dit punt garanties biedt.

Nog voor het begin van het proeftraject in Rotterdam zal ik concrete afspraken over welke overheden wanneer migreren in een bestuursovereenkomst vastleggen.

Relatie go/no go besluit en ervaringen in de regio Rotterdam

Op dit moment zijn de betrokken partijen bezig met de opbouw van het OV-Chipkaart systeem in de Regio Rotterdam: NS en RET plaatsen poortjes op de trein- en metrostations en Connexxion rust bussen uit met chipkaartapparatuur. De eerste OV-Chipkaarten zullen eind dit jaar aan de reizigers worden verstrekt. Vanaf januari zullen deze personen met het systeem kunnen reizen:

- op de treinen van de Hoekse Lijn (Rotterdam-Hoek van Holland, NS)
- in de metro in Rotterdam (RET)
- in de bussen op Voorne Putten en de Hoekse Waard (Connexxion).

De oplevering van het centrale verrekenningsysteem (*Central Back Office*) staat gepland in april 2005. Vanaf dat moment kunnen conclusies getrokken worden of het systeem in zijn geheel naar behoren werkt.

Sinds medio 2003 heb ik gestuurd op een voldoende representatieve opzet van het proeftraject, om zodoende het 'go/no go' besluit over intrekking van het NVB gefundeerd te kunnen nemen. Dat is gelukt. In de regio Rotterdam zullen duizenden reizigers met de kaart reizen. Deze reizigers kunnen de kaart gebruiken op bus, metro en trein, en daarbij overstappen van het ene naar het andere bedrijf.

Begin november zal ik met de betrokken partijen afspraken bevestigen over de exacte wijze waarop ik in het najaar van 2005 vanuit dit proeftraject een beslissing kan nemen. Bedrijven hebben mij toegezegd op basis van een onafhankelijke audit de technische werking van het systeem aan te tonen, evenals de conformiteit aan de dertien functionele eisen van de decentrale overheden en de open architectuur van het systeem. Bovendien heb ik met de bedrijven afgesproken dat ze mijn criteria voor klantacceptatie opnemen in hun reizigersonderzoek. Ik zal erop toezien dat de consumentenorganisaties betrokken blijven bij de opzet en de uitvoering van dit onderzoek.

Het is duidelijk dat alle partijen toewerken naar een 'go', maar ik wil er geen misverstand over laten bestaan, dat ik het huidige nationale kaartsysteem pas zal afschaffen en het migratiegeld beschikbaar zal stellen als ik er zeker van ben dat het nieuwe systeem goed werkt en de reizigers tevreden zijn. Ik heb er voldoende vertrouwen in dat ik dit oordeel zal kunnen vellen op basis van de ervaringen en het onderzoek in de regio Rotterdam.

Pilots

Een van mijn specifieke aandachtspunten op dit moment is de invulling van de drie pilots buiten de Randstad, die in 2006 gepland zijn. Dit loopt minder voorspoedig dan de ontwikkeling in Rotterdam. Deze pilots vallen na het go/no go besluit maar zijn nog wel relevant in het traject omdat zij tot doel hebben de migratie te versoepelen door bedrijven en overheden alvast kennis en ervaring met het systeem te laten opdoen. Vandaar dat ik blijf vasthouden aan de uitvoering van deze pilots conform de planning. Ik voer overleg met de provincies Friesland en Noord-Brabant en de regio Eindhoven om te zorgen dat de pilots doorgang zullen vinden op een manier die voldoet aan de doelstelling.

Communicatie

Verschillende betrokken partijen zijn begonnen met de communicatie met reizigers om ze te informeren over het reizen met de OV-chipkaart. Behalve dat de partijen individuele uitingen ontwikkelen, wordt in de regio Rotterdam eind dit jaar een gezamenlijke communicatiecampagne gestart.

Voor de *landelijke* invoering van de OV-chipkaart hebben alle partijen eveneens de intentie te komen tot een gemeenschappelijke communicatiestrategie, met als doel de reizigers een heldere en eenduidige boodschap over de OV-chipkaart te kunnen brengen. Waar het om gaat is één gemeenschappelijke rode draad, waarbinnen de partijen vervolgens zelf hun boodschap verkondigen, met de mogelijkheid daar een eigen 'couleur locale' aan te geven. Met zowel overheden als OV-bedrijven is overeengekomen dat ieder verantwoordelijk is voor het verkondigen van de eigen boodschap.

Ik neem vanuit landelijk perspectief een coördinerende rol op me in de communicatie rondom de introductie van de OV-chipkaart. Ervaringen uit de regio Rotterdam zullen worden gebruikt om de communicatie bij de verdere migratie aan te scherpen.

Mijn ministerie heeft een standaard-presentatie over de introductie van de OV-chipkaart geproduceerd, die aan de verschillende deelnemende partijen en betrokkenen zal worden verstrekt.

Bestuurlijk proces

Om de in deze brief genoemde zaken de komende maanden voor elkaar te krijgen zullen alle betrokken partijen hun eigen verantwoordelijkheid waar moeten maken en zal de huidige intensieve samenwerking voortgezet moeten worden. In mijn brief van 25 juni 2004 heb ik u geïnformeerd dat sturing op de voortgang van de OV-chipkaart plaatsvindt langs twee sporen, dat van de overheden en dat van de OV-bedrijven.

Het bestuurlijk traject met de overheden bestaat uit twee stappen. De eerste stap is om tot gemeenschappelijke afspraken te komen over de belangrijkste issues voor de landelijke invoering van de OV-chipkaart, zoals de verdeling van de migratiegelden, het landelijk migratiescenario, kennisoverdracht, communicatie, de go/no-go criteria en de rolverdeling. Hiertoe stellen de overheden een memorandum van overeenstemming op. De decentrale overheden zullen dit op korte termijn op bestuurlijk niveau in hun koepelorganisaties behandelen. Ik streef ernaar dit memorandum in het volgende Nationaal MobiliteitsBeraad in november met de overheden te ondertekenen.

Vervolgens dienen alle partijen zich ook daadwerkelijk aan de afspraken over de invoering van de OV-chipkaart te committeren. Daarom zal ik als tweede stap deze afspraken bilateraal vastleggen met de 19 decentrale overheden. In deze uitvoeringsovereenkomsten leg ik in ieder geval de individuele financiële bijdrage en de datum van invoering in de betreffende concessies vast. Om de invoeringsdatum niet in gevaar te laten komen, dienen,

dienen deze overeenkomsten voor het eind van dit jaar ondertekend te zijn.

Ook de bedrijven zal ik niet uit het oog verliezen. De komende maanden zal mijn aandacht onder andere gericht zijn op de voortgang bij de bedrijven die nog niet bij Trans Link Systems (TLS) aangesloten zijn, omdat ik merk dat zij tot nu toe nog (te) weinig actie ondernemen. Mobis is als brancheorganisatie van de OV-bedrijven mijn eerste aanspreekpunt voor de bedrijfstak. Ik zal op korte termijn overleg voeren met het bestuur van Mobis over de voortgang aan de kant van de bedrijven.

Tot slot

Het succes van het hier beschreven traject is afhankelijk van meerdere factoren en daarmee niet gevrijwaard van risico's. Klanttevredenheid is bijvoorbeeld niet automatisch gegarandeerd. Niet alle factoren zijn direct door mij te beheersen. Zo is de technische werking van het systeem een factor die de bedrijven moeten aantonen. Er is gekozen voor een techniek die zich in Hong Kong al bewezen heeft, maar tijdens het proeftraject zal moeten blijken of de vertaalslag naar de Nederlandse situatie geslaagd is. Ik heb ervoor gekozen de techniek niet zelf te beoordelen maar te vertrouwen op de kennis en expertise van de bedrijfstak. Wel heb ik hierbij aangegeven dat ik het belangrijk vind dat er een onafhankelijke audit op de technische werking uitgevoerd wordt. Op deze manier en door afspraken te maken met de individuele overheden en een go/no go moment in het proces in te bouwen, kan ik op dit moment de risico's beheersen.

Ik zal u in het voorjaar van 2005 opnieuw nader informeren over de stand van zaken.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

Verdeling € 90 miljoen

Gekozen is om € 10 miljoen achter te houden, in eerste instantie bedoeld om de kaartbijdrage voor de reiziger te reduceren, maar ook met het oog op onvoorziene kosten. Zo doende is dus € 80 miljoen verdeeld. Samengevat is de verdeling als volgt tot stand gekomen:

- Uitgangspunt is de verdeling volgens de Rijksbijdrage, inclusief metro, exclusief CVV. De verhouding tussen de G3 (Regionaal Orgaan Amsterdam, StadsRegio Rotterdam en Haaglanden) en de overige 16 decentrale overheden is dan 54%-46%.
- Door het invoeren van een vaste voet, waarbij iedere decentrale overheid € 500.000 krijgt, verandert de verhouding in 50%- 50%.
- Door het opnemen van het reeds gedecentraliseerde regionale spoor verschuiven de percentages naar 48%- 52%.
- Als de inmiddels beschikte subsidies voor de pilots in beschouwing worden genomen, komt de verhouding uit op 46%- 54%.

Dit resulteert in deze verdeling:

Verdeling G3 – overige 16

	<i>Exclusief pilots</i>	<i>Inclusief pilots</i>
ROA, SRR en Haaglanden	38,4 mln	40,3 mln
Overige 16 overheden	41,6 mln	47,5 mln
Totaal	80 mln	87,8 mln

**Bedragen per decentrale overheid,
incl. pilotsubsidies**

ROA	€ 18.000.000
SRR	€ 13.300.000
Haaglanden	€ 9.000.000
BRU	€ 4.200.000
KAN	€ 3.900.000
SRE	€ 2.100.000
Twente	€ 1.800.000
Drenthe	€ 1.800.000
Flevoland	€ 2.000.000
Friesland	€ 2.900.000
Gelderland	€ 3.500.000
Groningen	€ 3.700.000
Limburg	€ 3.100.000
Noord-Brabant	€ 3.700.000
Noord-Holland	€ 3.400.000
Overijssel	€ 1.700.000
Utrecht	€ 1.800.000
Zeeland	€ 1.900.000
Zuid-Holland	€ 6.000.000
Totaal	€ 87.800.000

**Verdeling pilotsubsidies
(afgeronde bedragen)**

€1.000.000
€ 950.000
€1.500.000
€2.100.000
€350.000
€200.000
€1.700.000
€7.800.000