

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
16 februari 2005	2
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/MDV/u.05.00300	-
Onderwerp	
Stand van zaken introductie in Rotterdam/reizigersbijdrage OV-chipkaart	

Geachte voorzitter,

Eind 2004 heb ik u geïnformeerd over de stand van zaken van de OV-chipkaart. Inmiddels is er een aantal zaken waarover ik u wil informeren. Allereerst ga ik in op de wijze waarop ik invulling geef aan mijn toezegging om de reizigersbijdrage voor de OV-chipkaart tijdens de introductie te verlagen. Vervolgens op de criteria waarop ik de introductie van de OV-chipkaart in Rotterdam ga beoordelen. Tot slot ga ik in op de vraag die mij tijdens het AO van 26 januari 2005 is gesteld over de mogelijke invoering van de OV-chipkaart in het CVV en de straattaxi.

#### **Reizigersbijdrage OV-chipkaart**

Tijdens het Algemeen Overleg 10 november 2004 heb ik toegezegd om mij in te spannen de reizigersbijdrage voor de OV-chipkaart in de startfase te verlagen. In de beginfase zou het onwenselijk zijn dat reizigers € 7,50 moeten betalen voor de kaart. De voordelen die de OV-chipkaart biedt, zijn immers voor de reizigers nog niet beschikbaar. In 2005 zal men nog maar in een beperkt gebied kunnen reizen met de OV-chipkaart. Bovendien is er nog geen besluit over nationale invoering genomen. De Stadsregio Rotterdam (SRR) is daarom met een voorstel gekomen voor een lagere prijsstelling van de kaart en heeft mij een bijdrage gevraagd om dit mogelijk te maken. De SRR heeft gekozen voor een onderscheid in prijsstelling tussen anonieme en persoonlijke kaarten omdat het uitgeven van persoonlijke kaarten minder kosten voor de bedrijven met zich meebrengt voor onder andere de distributie en de oplaadapparatuur. Een persoonlijke kaart zal € 1,50 kosten en een anonieme kaart € 3,00. De regionale consumentenorganisaties hebben hierover positief geadviseerd. Ik ben bereid maximaal € 2.2 miljoen bij te dragen aan de verlaging van de

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

Telefoon 070 351 61 71  
Fax 070 351 78 95

kaartbijdrage voor de reiziger. Ik treed met de bedrijven en decentrale overheden in overleg over de marketing, de distributie en de prijsstelling van de OV-chipkaart na de introductie.

### **Go/no go beslissing**

Ik heb aan de decentrale overheden en de bedrijven toegezegd in september 2005 een besluit te nemen over het beschikbaar stellen van rijksmiddelen voor de migratie en het afschaffen van het Nationaal Vervoerbewijs (het 'go/no-go' besluit).

Een positief besluit heb ik afhankelijk gesteld van de volgende twee voorwaarden:

1. met de decentrale overheden is overeenstemming bereikt over de migratie en de financiering, en
2. uit de introductie in de regio Rotterdam blijkt dat invoering van de OV-chipkaart op landelijke schaal verantwoord is.

### **Migratie (van strip naar chip) en financiering**

In juli 2004 heb ik bestuurlijk overeenstemming bereikt over de verdeling van € 80 miljoen van de migratiegelden. In november 2005 is in het Nationaal Mobiliteitsberaad bestuurlijk ingestemd met de inhoud van een Memorandum van Overeenstemming over de invoering van de OV-chipkaart. Op basis van dit Memorandum wil ik dit voorjaar wil ik met de negentien decentrale overheden afzonderlijk bestuursovereenkomsten sluiten. Hierin zullen onder andere afspraken worden opgenomen over het moment van invoering van de OV-chipkaart in de concessiegebieden.

### **Beoordeling van de bevindingen in de regio Rotterdam**

Ik ben van oordeel dat de manier waarop de bedrijven de introductie van de OV-chipkaart invullen voldoende representatief en voldoende 'uitdagend' is om het besluit tot invoering op nationale schaal op te baseren.

De eerste invoering van de OV-chipkaart in Nederland vindt plaats op de Hoekse Lijn, het traject tussen Rotterdam en Hoek van Holland (NS), de hele Rotterdamse metro (RET) en alle bussen die rijden in de Hoeksche Waard en op Voorne-Putten, inclusief Ridderkerk en Barendrecht (Connexxion). Na het gereedkomen van de centrale backoffice (het systeem waar alle transacties samenkomen) start tevens een tramproef in Rotterdam. De introductie vindt plaats op de bus, metro trein en tram. Hierdoor ontstaat een goed beeld van de technische werking van de apparatuur in verschillende omstandigheden en van de centrale backoffice. Met name doordat de reiziger kan overstappen van bijvoorbeeld de tram naar bus respectievelijk trein, van de ene naar de andere vervoerder en tussen verschillende concessieverleners.

De planning van de introductie voorziet in een omloop van een half miljoen kaarten. Op dat moment vinden er zo'n 300.000 transacties per dag plaats. Deze transacties bestaan zowel uit het reizend specificeren (met een reistegoed dat gedebiteerd wordt via het zogenaamde check in, check out- systeem) als uit het zogenaamde vooraf specificeren, (dat wil zeggen dat de reis vooraf op de kaart gezet dient te worden).

Bijgevoegd een verslag van bevindingen gebaseerd op de informatie die ik van de bedrijven heb ontvangen (bijlage I) over de wijze waarop de introductie in Rotterdam plaatsvindt.

De introductie wordt door mij beoordeeld aan de hand van de volgende aspecten.

1. Techniek.

De bedrijven zullen het systeem tijdens de introductie uitgebreid testen voordat zij het systeem afnemen van de leverancier. Als het systeem de test doorstaat, zullen de contracten tussen de vervoerbedrijven en de leverancier definitief worden. Als uitgangspunt hanteer ik dat de bedrijven aan mij melden dat het systeem voldoet aan de te stellen eisen en dat zij daarom getekend hebben voor oplevering van het systeem.

2. Klantacceptatie.

Met de NS, de RET en Connexxion is afgesproken dat zij zorgen voor een gezamenlijke rapportage aan Verkeer en Waterstaat waarin zij aangeven en onderbouwen hoe reizigers die zijn overgestapt op de chipkaart deze waarderen c.q. accepteren. Deze rapportage wordt opgesteld op basis van, door de launchbedrijven gehouden, klanttevredenheidsonderzoek, de communicatiemonitor en (OV-chipkaart)gebruikerspanels.

Er wordt door bedrijven een apart onderzoek gedaan naar de acceptatie onder mensen met een mobiliteitsbeperking: ook zij moeten van het systeem gebruik kunnen maken. Bijgevoegd de afspraken over de opzet van het klanttevredenheidsonderzoek (bijlage II).

3. Functionele eisen.

Bij mijn beslissing omtrent de landelijke invoering betrek ik tevens in hoeverre voldaan is aan de (dertien) functionele eisen die de decentrale overheden hebben gesteld. Als voorwaarde voor invoering stel ik tevens dat de bedrijven moeten aantonen dat het systeem een open architectuur heeft. Zodoende kunnen overbedrijven de apparatuur bij meerdere leveranciers bestellen, waardoor er een betere marktspanning kan ontstaan.

4. Opschaalbaarheid.

Bij het beslissen over de invoering op nationale schaal, zal ik uiteraard niet alleen terugkijken op de introductie, maar ook vooruitkijken naar 2006 en 2007. Met de decentrale overheden wordt daarom de volgorde van overgang op de OV-chipkaart per decentrale overheid vastgelegd in bestuursovereenkomsten. Voor wat betreft de capaciteit van de centrale backoffice heb ik met de RET, NS en Connexxion afgesproken dat zij mij de resultaten van testen op zogenaamde opschaalbaarheid van de centrale backoffice zullen overleggen.

5. Distributie.

Ik vind het belangrijk dat reizigers op een redelijke wijze aan hun kaarten en aan reissaldo kunnen komen. Voordat ik een positief besluit neem, zal ik nagaan of er een distributiestrategie is, die gedragen wordt door TLS, bedrijven, decentrale overheden en consumentenorganisaties.

### **Afspraken met de RET en Connexxion met betrekking tot het delen van kennis**

De introductie van de OV-chipkaart in Rotterdam levert veel kennis en informatie op die voor de introductie van de OV-chipkaart bij de overige bedrijven in het stads- en streekvervoer van belang is. De RET en Connexxion hebben tijd en geld geïnvesteerd om genoemde kennis te vergaren en om problemen op te lossen. Deze kennis moet beschikbaar komen voor andere bedrijven, zodat zij niet opnieuw het wiel hoeven uit te vinden.

Met Prorail (als beheerder van het FENS geld) is inmiddels overeenstemming bereikt over het ter beschikking stellen van € 5 miljoen uit FENS aan de RET en Connexxion, zodat zij kennis en producten die zij ontwikkelen tijdens de introductie, kosteloos aan de overige vervoerbedrijven ter beschikking kunnen stellen. MOBIS heeft toegezegd de verspreiding van genoemde kennis te faciliteren.

### **CVV en straattaxi**

Ik streef ernaar om de OV-chipkaart per 31 december 2007 in het reguliere OV ingevoerd te hebben. De decentrale overheden hebben mij verzocht om te onderzoeken of het haalbaar is om de OV-chipkaart daarnaast ook in het CVV in te voeren. De kaartintegratie zou zo verder vervolmaakt kunnen worden. Ik heb een eerste globale inschatting laten maken van de technische haalbaarheid en de bijbehorende financiële kosten en baten van de invoering van de OV-chipkaart als betaalmiddel in het CVV. De resultaten moeten nog voorgelegd worden aan de bestuurders van de decentrale overheden. De voorlopige conclusie luidt dat het technisch mogelijk is om de OV-chipkaart als betaalmiddel te gebruiken in het CVV.

De bijbehorende financiële kosten- en batenanalyse laat echter een negatief saldo zien. Dit saldo verschilt per regio. Op basis van deze economische studie zal de komende tijd met de decentrale overheden worden nagegaan of er maatschappelijke overwegingen zijn, die het toch de moeite waard maken om de OV-chipkaart in het CVV in te voeren.

Het technische betaalsysteem van CVV-taxi's verschilt niet wezenlijk van straattaxi's. In tegenstelling tot het CVV is de commerciële taxi (straattaxi) echter geen vorm van openbaar vervoer. De straattaxibranche is volledig geliberaliseerd en de commerciële taxiondernemer is zeer autonoom. De eventuele invoering van de OV-chipkaart is dan ook een bedrijfseconomische afweging voor de ondernemers in deze branche.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs