

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
20 februari 2007	4
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/MDV/u.07.00122	-
Onderwerp	
OV-chipkaart	

Geachte voorzitter,

Inleiding

Met deze brief kom ik mijn toezegging uit het Algemeen Overleg van 25 januari 2007 na om u na afloop van mijn bestuurlijk overleg met de decentrale overheden van 31 januari 2007 te informeren over de stand van zaken van de implementatie van de OV-chipkaart. In de bijlagen heb ik opgenomen:

1. tarievenbeleid decentrale overheden
2. sociale veiligheid na intro OVC
3. overzicht besluitvorming en verantwoordelijkheidsverdeling
4. beantwoording schriftelijke kamervragen

Ik ben voornemens – conform mijn toezegging in het Algemeen Overleg van 28 juni 2006 - om u voortaan halfjaarlijks over de voortgang van het project te melden. Ik beschouw deze brief als de eerste voortgangsmelding.

Uitgangspunt: de reiziger

Met de OV-chipkaart wordt het reizen in het openbaar vervoer in Nederland voor de reizigers gemakkelijker, sneller en eerlijker. Dat is waar we het allemaal voor doen. Het is een complex project en in de overgangsfase van strip naar OV-chip zal de reiziger nog niet alle gemakken kunnen ervaren. Hij zal zelfs met problemen geconfronteerd gaan worden. Alle partijen doen daarbij hun uiterste best het ongemak voor de reizigers tot een minimum te beperken. De consumentenorganisaties zien de OV-chipkaart nog steeds als een grote verbetering in het openbaar vervoer en spreken hun steun er aan uit. Daarbij blijven ze wel aandacht vragen voor de overgangsfase en de problemen die zich daarin

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

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

voor de reizigers voor kunnen doen. Ik deel dat met ze en heb hier ook aandacht voor. Gezamenlijk werken we aan een verdere verbetering van het openbaar vervoer met de introductie van de OV-chipkaart.

Mijn rol

De primaire verantwoordelijkheid voor de introductie van de OV-chipkaart ligt bij de vervoerders en de decentrale overheden (zie bijlage 3). Ik heb daarbij een rol als subsidieverlener, maar ook een regierol ten aanzien van de voortgang van het project enerzijds en ten aanzien van de afspraken en randvoorwaarden die met de tweede kamer zijn besproken anderzijds. De regierol over de voortgang van het project vul ik in door actief te bemiddelen in geval van onenigheid, door het wegnemen van hindernissen en het bevorderen van de samenwerking tussen de betrokken partijen. Maar ik wil niet treden in de verantwoordelijkheden van de decentrale overheden en vervoerders. Het blijft een project van hen. Dat laat onverlet dat ik de mogelijke risico's in de migratie en klantacceptatie blijf monitoren en afspraken maak met de verantwoordelijke partijen over de beheersing ervan. Hieronder ga ik daar nader op in.

Stand van zaken

Migratie: van strip naar OV-chip

Met de 19 decentrale overheden heb ik bestuursovereenkomsten gesloten. In deze bestuursovereenkomsten verplichten de decentrale overheden zich om het OV-chipkaartsysteem in hun concessiegebieden in te voeren en de migratie uiterlijk 1 januari 2009 af te ronden. Bij het Go-besluit heb ik daartoe een migratiebijdrage uitgekeerd aan de decentrale overheden. Met de bestuursovereenkomsten heb ik mijzelf verplicht het stelsel van nationale vervoerbewijzen (NVB) uiterlijk 1 januari 2009 landelijk af te schaffen. De gemaakte afspraken zijn in het bestuurlijk overleg van 31 januari 2007 nogmaals bevestigd.

Ik houd een belangrijke vinger aan de pols op basis van de implementatieplannen die de decentrale overheden – op basis van de bestuursovereenkomst – moeten overleggen. Ik heb met de decentrale overheden op 31 januari 2007 afgesproken dat zij mij die plannen uiterlijk 1 mei 2007 voorleggen. Alle partijen hebben mij nogmaals bevestigd dat zij zich hebben gecommitteerd om voor 1 januari 2009 de migratie af te ronden. Op dat moment kan ik het stelsel van nationale vervoerbewijzen landelijk afschaffen. Om die datum te halen dient er aan een aantal belangrijke randvoorwaarden te zijn voldaan, opdat de reiziger vanaf 1 januari 2009 in het gehele land alle gemakken van de OV-chipkaart kan gaan ervaren:

- a. *de techniek* moet zich definitief bewezen hebben en het systeem moet door de OV-bedrijven en TLS geaccepteerd zijn op basis van de Full System Acceptance;
- b. er moeten *contracten* tussen vervoerders en industrie voor de levering van hard- en software en distributieapparatuur zijn;
- c. er moeten *contracten* tussen vervoerders en decentrale overheden over introductie van de OV-chipkaart in de verschillende concessiegebieden zijn;

- d. de uitrol van het *distributienetwerk* (laden en ophalen van saldo en produkten via kaartautomaten op stations en/of voertuigen, OV-loketten, internet en derdennetwerk) moet geregeld zijn;
- e. de *kaartuitgifte* moet geregeld zijn;
- f. de *communicatie* moet geregeld zijn;
- g. er moet duidelijkheid over de *tarieven* zijn.

Op 31 januari 2007 heb ik met de decentrale overheden de voortgang op al die onderwerpen besproken.

techniek

In mijn brief van 9 januari 2007 heb ik u gemeld dat de betrokken partijen in de fase van de Full Systems Acceptance (FSA) zitten. Wanneer deze is afgerond kunnen nieuwe vervoerders in de verschillende concessiegebieden aangesloten worden op het centrale systeem (van TLS). De planning voor de FSA is nu april 2007. Het probleem van de Rotterdamse poortjes is structureel opgelost met de afspraak over de vervanging ervan door de leverancier. De FSA is daarnaast onder andere voor een belangrijk deel nog afhankelijk van voldoende dagelijkse transacties. De RET en NS doen er met uitgebreide marketing alles aan om het aantal benodigde transacties te bereiken, door onder andere de tarieven bij gebruik van de OV-chipkaart met 30% te verlagen en de OV-chipkaart gratis uit te delen. De FSA is dus een belangrijke voorwaarde voor de verdere uitrol en aansluiting van nieuwe vervoerders.

contracten vervoerders-industrie

De meeste vervoerders hebben inmiddels hard en software besteld die nodig is voor het gebruik van de OV-chipkaart. Vanuit de markt gezien is dit meer dan 90%. De vervoerders die nog geen vast contract met de industrie hebben gesloten zijn dezelfde vervoerders die ook nog niet met de decentrale overheid tot een overeenkomst zijn gekomen. Echter, dit heeft deze vervoerders niet tegen gehouden wel al de zaken waarvan de leveringstermijnen op het kritieke pad liggen reeds te bestellen ondanks het ontbreken van een definitief contract tussen de vervoerder en decentrale overheid.

contracten vervoerders-decentrale overheden

Bijna 20% van de contracten tussen vervoerders en decentrale overheden is inmiddels gesloten. Voor het deel waar dat nog niet is gebeurd spelen zaken op met name financieel gebied. Dit zijn zaken zoals restwaarde en kasstroom. Dit licht ik hieronder kort toe.

Wanneer een vervoerder moet investeren in OV-chipkaartapparatuur in een concessie die op korte termijn afloopt, kan er zich een probleem voordoen bij het afschrijven van deze apparatuur. Dit kan aan de orde zijn wanneer de resterende concessieduur korter is dan de minimaal noodzakelijke periode om de apparatuur economisch af te schrijven en bovendien de apparatuur niet in een andere concessie kan worden ingezet. Het

restwaarde probleem kan mogelijk dus voor een belangrijk deel worden opgelost als de apparatuur aan een andere vervoerder kan worden overgedaan.

Bij het vaststellen van mijn migratiebijdragen – op basis van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse – is met dit vraagstuk reeds rekening gehouden door voor de eerste aanschaf van apparatuur een verkorte afschrijvingsperiode te hanteren. In het onverhoopte geval dat decentrale overheden, ondanks goed management kunnen aantonen dat zij door onoverkomelijke en onvermijdbare situaties vanaf 2009 met financiële problemen uit hoofde van restwaarde blijven zitten, waarvoor geen alternatieven meer bestaan, heb ik bij het Go-besluit toegezegd een budgetreservering te zullen doen van €15 miljoen. Deze reservering dient ter dekking van zowel restwaardeproblematiek als voor onverhoopt nog naar voren gekomen onvermijdbare problematiek op het gebied van de distributie.

Met de decentrale overheden heb ik afgesproken dat ik op korte termijn in goede samenspraak met hen de condities zal vaststellen waaronder er aanspraak gemaakt zou kunnen worden op het reservebudget.

Daarnaast hebben vervoerbedrijven aangegeven dat zij een groot financieel probleem het hoofd hebben te bieden als gevolg van een eenmalige terugval in hun opbrengstenstroom bij de overgang van het NVB naar de OV-chipkaart. Ik heb deze claim weerlegd. Echter, in de contractonderhandelingen tussen vervoerders en decentrale overheden wordt de kwestie opnieuw aangeoerd. Ik heb met de decentrale overheden afgesproken dat zij hier niet op in hoeven te gaan. Om te beginnen is de vermeende terugval in opbrengsten waarschijnlijk veel beperkter dan door de vervoerders is aangegeven en is daarmee hun vermeende financiële probleem ook beperkter. Daarnaast betreft het veeleer een boekhoudkundige kwestie (het moment van boeken van omzet verschilt tussen het huidige systeem en het OV-chipkaartsysteem, waar dit pas plaats vindt wanneer er daadwerkelijk is gereisd) dan een cashflow probleem. Bovendien is het zeer waarschijnlijk, dat bij de sector als geheel (Trans Link Systems en de vervoerders) de binnenkomende gelden van de reizigers in het OV-chipkaartsysteem helemaal geen terugval in opbrengsten zullen laten zien. Dat betekent dat het niet gaat om een verwacht tekort aan besteed geld door de reiziger, maar dat het juist gaat om organisatie van geldstromen in de sector. Of de vervoerders met Trans Link Systems komen tot afspraken over bijvoorbeeld bevoorschotting of anderzijds hun financiële behoeften afdekken is voor mijn positie niet relevant. Immers, ook als zij niet tot afspraken komen en er toch een kasprobleem ontstaat bij de vervoerders, betekent dit nog niet dat ik het kasprobleem van de vervoerders moet oplossen. Dat is en blijft nu eenmaal aan de sector zelf.

Ik heb de decentrale overheden toegezegd dat ik op korte termijn met de vervoerbedrijven op korte termijn een vervolgesprek aanga.

Met deze zekerheden op het gebied van restwaarde en de vermeende eenmalige terugval in de opbrengstenstroom moet het mogelijk zijn dat de contracten op korte termijn gesloten worden. Als uiterste datum hebben we 1 juni 2007 afgesproken.

distributie

In Rotterdam is een uitgebreid distributienetwerk gerealiseerd en ook Amsterdam is al ver. Hetzelfde geldt voor de Nederlandse Spoorwegen. De distributie in de rest van het land, met name in de landelijke, dunbevolkte gebieden, vraagt extra aandacht. Bij het Go-besluit heb ik hier ook € 20 mln extra migratiebijdrage voor uitgetrokken. Daarmee is de realisatie van een goed distributienetwerk mogelijk. Ik heb met de decentrale overheden afgesproken dat zij op korte termijn een overzicht hebben van het benodigde distributienetwerk, waarbij uitgegaan wordt van wat minimaal nodig is om te starten met de OV-chipkaart. Eventuele extra's kunnen in de periode tot 1 januari 2009 vervolgens toegevoegd worden. De vervoerbedrijven zijn al in gesprek met potentiële partijen voor het derdenetwerk en er wordt gewerkt aan oplaadapparatuur voor in de bus. Uiterlijk 1 april 2007 is het overzicht gereed, zodat tot bestelling kan worden overgegaan. Daarbij geldt dat een aantal zaken nog in ontwikkeling zijn (zoals de internetapplicatie) en de doorlooptijden hiervan nog een kritische factor in de totaalplanning vormen.

kaartuitgifte

Reizigers moeten een OV-chipkaart kunnen aanschaffen en gebruiken. Daartoe dient de kaartuitgifte georganiseerd te worden. In Rotterdam en Amsterdam zijn bijna 400.000 kaarten uitgegeven. NS is eveneens gestart met de kaartuitgifte en zijn onderdeel van deze 400.000. Het komende jaar verspreidt NS bijna 2 miljoen kaarten onder haar reizigers. Omdat de reizigers in de overgangsfase nog niet alle gemakken van de OV-chipkaart kunnen genieten, heb ik bij het Go-besluit € 14 mln extra migratiebijdrage verstrekt om een gemiddelde korting van € 3,75 op de kaartprijs mogelijk te maken. Met de decentrale overheden heb ik afgesproken dat zij in overleg met de vervoerders landelijke afspraken trachten te maken over de kaartprijs voor persoonlijke-, anonieme- en wegwerпкаarten. Daarnaast krijgt het overgrote deel van de abonneementhouders de kaart gratis van zijn of haar vervoerder. Ik houd de ontwikkelingen op dit punt in de gaten.

communicatie

Op 1 februari 2007 is de landelijke communicatiecampagne van start gegaan. Daarin worden de reizigers geattendeerd op de komst van de OV-chipkaart in Nederland. De campagne duurt twee jaar en bestaat uit drie fasen:

1. de eerste fase geeft de boodschap dat de OV-chipkaart eraan komt.
2. de tweede fase richt zich op de vraag waar de OV-chipkaart is ingevoerd en op de gebruiksinformatie.
3. de derde fase kondigt aan per wanneer de strippenkaart niet meer geldig is.

tarieven

Om grote onduidelijkheid in de tariefsstructuur van de verschillende decentrale overheden te voorkomen, hebben zij gemeenschappelijke afspraken gemaakt in het belang van de reizigers (zie bijlage1) Bij de overgang wordt uitgegaan van opbrengstneutraliteit per decentrale overheid. Daarnaast zijn er afspraken over een gelijke vaste voet (opstaptarief), geen nieuw opstaptarief bij overstap binnen 35 minuten en één definitie voor spits en dal. De huidige kortingen voor kinderen t/m 3 jaar (gratis), kinderen van 4 t/m 11, voor studenten en voor 65-plussers blijven gehandhaafd en komen er twee landelijke vastrechtkaarten als alternatief voor de huidige sterabonnementen. Vervolgens willen de

decentrale overheden afspraken maken met NS over gemeenschappelijke proposities als alternatief voor de huidige stad-streksupplementen en het gebruik van de strippenkaart op sommige spoortrajecten.

conclusie

Kortom, met de decentrale overheden heb ik concrete afspraken gemaakt over het vervolg. Uiterlijk 1 mei 2007 worden mij de decentrale implementatieplannen aangeboden. Daarin wordt zichtbaar welke regio wanneer overgaat op de OV-chipkaart, inclusief kaartuitgifte, distributie en tarievenbeleid. De decentrale overheden werken bij het opstellen ervan nauw samen met de betrokken vervoerbedrijven.

De FSA is in de landelijke migratie de eerste hindernis die tijdig moet worden genomen. Wanneer deze niet voor de zomer kan worden afgegeven, komt de landelijke planning onder druk te staan. Ik heb met de decentrale overheden afgesproken dat zij in overleg met de vervoerders op korte termijn met what-if-scenario's komen. Het kan zijn dat ik de geplande evaluatie voor najaar 2007 dan naar voren haal, maar het is te vroeg om daar nu al op vooruit te lopen.

In het Nationaal Mobiliteitsberaad van 29 maart 2007 heb ik de stand van zaken in het OV-chipkaartproject geagendeerd. Ik zal u daarna informeren over de stand van zaken.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Karla Peijs

Bijlage 1 – Tarievenbeleid decentrale overheden

1. DO's hebben **tariefvrijheid**, maar maken voor de helderheid naar de klant een beperkt aantal gemeenschappelijke afspraken: zo min mogelijk, eenvoudig, billijk, goed communiceerbaar, acceptabel voor consumentenorganisaties centraal en decentraal. Ze moeten individuele DO's geen geld kosten, maar zelfs ruimte geven om al of niet met toevoeging van eigen middelen verdergaande afspraken te maken.
2. DO's gaan bij vaststelling (km) tarief uit van **opbrengstneutraliteit** in 2007 en 2008. Omdat die neutraliteit bedoeld is voor een soepele overgang van strip naar chip kunnen DO's, die pas 1-1-2009 op de chip overgaan, dit principe ook voor 2009 hanteren.
3. **Tariefdifferentiatie** is nog steeds uitgangspunt van beleid, één van de redenen om de chipkaart in te voeren. Tot 1-1-2009 wordt er terughoudend mee omgegaan. Het tempo van de invoering na die datum (naar plaats, tijd en kwaliteit) wordt per DO bepaald.
4. De tariefgrondslag wordt de **kilometer**, niet meer de zone of de ster (voor abonnementen). De prijs van de kilometer wordt door de DO bepaald. Er komt geen landelijke afspraak over eventuele verschillen in kilometertarief tussen spits en dal.
5. De **vaste voet** wordt wel landelijk afgesproken: € 0,70 in 2007 en 2008 en € 0,75 vanaf 2009 met daarna een jaarlijkse indexering, afgerond op € 0,01. De vaste voet wordt niet opnieuw gerekend als de reiziger binnen 35 minuten overstapt binnen stad-streek.
6. Men kan alleen reizen als er geen negatief saldo op de kaart staat. Bij de start van elke rit wordt in principe **€ 4,00 opstaptarief** van de kaart afgehaald en aan het eind van de reis wordt teruggestort wat er van die € 4,00 nog over is. Overheden kunnen aangeven als ze van de landelijke hoofdregel willen afwijken en communiceren daar dan ook over.
7. Er komt in het hele land één definitie voor **spits-dal**, bij voorkeur in aansluiting met NS. Overheden kunnen afwijken: zie punt 6.
8. T.b.v. een soepele overgang van strip naar chip, ook bij de DO's die laat met de chipkaart beginnen, worden de **huidige kortingen voor kinderen van 0-4 jaar, voor kinderen van 4 t/m 11 jaar, voor studenten en voor 65-plussers** van het NVB tot 1-1-2010 zoveel mogelijk gehandhaafd en omgezet in automatische kortingen, die worden ingevoerd als betrokkenen een persoonlijke chipkaart aanschaffen. (NB. Een ambtelijk voorbehoud geldt voor Regio Oost m.b.t. het jaar 2009).
9. De DO's streven ernaar om per 1-1-2009 te komen tot **2 landelijke proposities als alternatief voor de huidige sterabonnementen**:
 - een propositie die in principe 20% korting geeft aan volwassenen
 - een propositie die in principe 40%, 45% of 50% korting geeft aan 12-18 jarigen
 de prijsstelling van de proposities wordt op basis van gedegen rekenwerk zo gekozen dat geen van de DO's hierdoor derving lijdt en dat voor de DO's ruimte is regionale proposities in de markt te zetten, in ieder geval voor korte afstanden. Uiterlijk 1 juli 2007 wordt een bestuurlijke keuze gemaakt voor het kortingspercentage voor de jongeren en voor de bijbehorende vastrechtbedragen. Deze datum is gekozen t.b.v. DO's die de propositie eerder dan 1-1-2009 in de markt willen zetten. Uiterlijk 1-7-

2008 zal op basis van de laatst bekende informatie worden bepaald hoe de prijsstelling voor de landelijke propositie vanaf 1-1-2009 zal zijn.

10. Uiterlijk 1 maart 2007 zal een advies over de invulling van de **tariefsverhoging 2008** van het NVB worden gegeven. Speciale aandacht voor prijs 1 sterabt, maar ook voor opbrengsten van alle DO's.
11. Met NS zal worden gesproken over het maken van eventuele nieuwe gemeenschappelijke proposities als alternatief voor de huidige **stad-streeksupplementen** en het gebruik van strippenkaarten op de trein op sommige trajecten. Ook hiervoor geldt 1-7-2007 als streefdatum voor de principe-vaststelling van de voorwaarden van dergelijke proposities.
12. Met de vervoerders zal worden gestudeerd op de wijze waarop in de toekomst **grootgebruikcontracten** kunnen worden aangeboden aan werkgevers.

Bijlage 2 - Sociale veiligheid na intro OVC

Voor het stad en streekvervoer ligt de verantwoordelijkheid voor de sociale veiligheid bij de decentrale overheden, waarbij de gezamenlijke afspraken uit de Nota Mobiliteit leidend zijn. Jaarlijks worden streefcijfers opgesteld en vindt monitoring plaats, zodat indien nodig kan worden bijgestuurd.

De uitvoering van de sociale veiligheid berust bij de vervoerbedrijven en het is aan hen om de manier van invulling en realisatie te bepalen. Voor de NS geldt dat afspraken over de sociale veiligheid in het kader van het vervoerplan worden gemaakt en dat uiteraard eveneens monitoring en indien nodig bijsturing plaats vindt. Tevens is in het vervoerplan van NS de trefkans conducteur opgenomen.

Concessieverleners sturen de sociale veiligheid aan door resultaatsafspraken met de vervoerders. De manier van realisatie wordt nagenoeg altijd beschouwd als een bedrijfsvoeringsaangelegenheid, waar de concessieverlener buiten blijft. Dat impliceert dat ik geen toezeggingen kan en wil doen over de omvang van het toezichthoudend personeel.

De verwachting van de vervoerbedrijven is overigens dat met de invoering van de chipkaart en de poortjes er geen grote wijzigingen in het toezichthoudend personeel komen. Ook de vervoerbedrijven zijn zich bewust van de noodzaak van menselijk toezicht. NS heeft aangegeven de service en informatiefunctie op de trein te willen versterken, als het element kaartcontrole minder aandacht behoeft. Voor stad en streekvervoer geldt dat er vooral in de metro sprake is van toegangspoortjes en daar is nu vaak ook al sprake van sterke toegangscontrole, zodat er ten aanzien van het toezicht in het voertuig weinig wijzigt. Op de bus en in de tram zal personeel toezicht voor zover nu valt te overzien eveneens op gelijk niveau worden gecontinueerd; het is voor de betrokkenen duidelijk dat juist de menselijke aanwezigheid een belangrijke factor is in de sociale veiligheid.

Uit de evaluatie van het Aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer blijkt dat de sociale veiligheid de laatste jaren flink verbeterd. De chipkaart en met name de toegangspoortjes bieden de mogelijkheid voor verdere verbetering en het is de uitdaging om die kansen te benutten. Toegangspoortjes komen er met name bij de trein en de metro, terwijl in bus en tram hier nauwelijks sprake van zal zijn. Ik acht het gewenst dat in de concrete plannen die per bedrijf worden ontwikkeld voor de invoering van de chipkaart het onderwerp sociale veiligheid specifiek wordt meegenomen en zal daar op aandringen. Op deze wijze kan de potentiële verbetering van de sociale veiligheid – die vooral verwacht mag worden in de situatie met toegangspoortjes – worden gerealiseerd.

Bijlage 3 - Overzicht besluitvorming tot nu toe en verantwoordelijkheidsverdeling

MKBA – launch – Go-besluit – migratie

Op basis van de Maatschappelijke Kosten-batenanalyse (MKBA) is eind 2003 besloten dat het verantwoord is de OV-chipkaart in Nederland te implementeren. Op de Rijksbegroting is hiervoor € 100 mln gereserveerd (€90 mln migratiebijdrage en € 10 mln pilotgeld (amendement Dijkma)). Daarnaast zijn de middelen uit het Fonds eenmalige opbrengsten NS (FENS) ingezet voor de back office en de launch in Rotterdam.

In januari 2003 is Trans Link System (opgericht door NS, RET, HTM, GVB en Connexxion) gestart met de ontwikkeling van de centrale back office.

In maart 2004 zijn de pilotgelden verdeeld en in juli 2004 is er overeenstemming bereikt met de decentrale overheden over de verdeling van de migratiebijdrage.

De introductie van het OV-chipkaartsysteem is in 2004 gestart met de Launch in Rotterdam door de RET, NS (Hoekse Lijn) en Connexxion (Hoekse Waard en Voorne-Putten). Op basis van positieve resultaten in de Launch (klantacceptatie, technische werking en landelijke opschaalbaarheid) neemt de minister het zogenaamde Go-besluit: landelijke introductie OV-chipkaart en vervolgens afschaffen acceptatieplicht stelsel van nationale vervoerbewijzen (NVB).

De introductie van de OV-chipkaart op het Hoofdrailnet bij NS is als inspanningsverplichting opgenomen in de Vervoerconcessie. Voor de concessies in het stads- en streekvervoer geldt dat de verantwoordelijke decentrale overheden hierover afspraken moeten maken met hun vervoerders. Daartoe heeft minister met de 19 decentrale overheden bestuursovereenkomsten getekend. Decentrale overheden verplichten zich tot introductie van de OV-chipkaart in hun concessiegebieden. In ruil stelt de minister van Verkeer en Waterstaat na het Go-besluit de migratiebijdrage ter beschikking van de decentrale overheden en schaft na afloop van de migratie de acceptatie van het NVB landelijk af.

Op 13 juni 2006 is het Go-besluit – op basis van positieve resultaten in de Launch én 19 ondertekende bestuursovereenkomsten – aan de Tweede Kamer voorgelegd. Op 28 juni 2006 heeft de Tweede Kamer hiermee ingestemd. Daarmee was het Go-besluit een feit en zijn de migratiebijdragen definitief toegekend aan de decentrale overheden. Bij het Go-besluit is op basis van een geactualiseerde MKBA 2006 een extra migratiebijdrage uitgekeerd aan de decentrale overheden, ten behoeve van distributie en reductie kaartbijdrage. Het Go-besluit houdt ook in dat de minister van Verkeer en Waterstaat uiterlijk 1-1-2009 de acceptatie van het NVB landelijk afschaft. Vanaf dat moment moet landelijk reizen met de OV-chipkaart in bus, tram, metro en trein mogelijk zijn.

In de migratiefase – juni 2006 tot december 2008 – houdt de minister van verkeer en waterstaat de vinger aan de pols op basis van de in de bestuursovereenkomsten afgesproken decentrale implementatieplannen.

Tarieven

De invoering van de OV-chipkaart is primair een initiatief van de vervoerders. Zij zijn, in samenspraak met de decentrale overheden, verantwoordelijk voor de invoering daarvan. Nu, maar ook straks, ben ik verantwoordelijk voor de kaartintegratie. Die verantwoordelijkheid is tot nu toe ingevuld door middel van de nationale vervoerbewijzen (NVB). De decentrale overheden zullen de verantwoordelijkheid voor het tariefbeleid overnemen. Nu stel ik de grondslag voor de tarieven (de zones) en de hoogte daarvan vast. De NS stelt de eigen tarieven vast binnen de kaders van (hoofdstuk IV van) de verleende vervoerconcessie. Straks voorziet de OV-chipkaart in de kaartintegratie die nu via het NVB wordt bereikt en maakt ook de kaartintegratie met de trein mogelijk. Het vaststellen van de vervoerstarieven bij de OV-chipkaart is voor het stads- en streekvervoer een verantwoordelijkheid van de decentrale overheden. Dit is reeds in de Wet personenvervoer 2000 vastgelegd. De achtergrond was toen om de verantwoordelijkheid voor het budget en de opbrengsten in één hand te leggen. Deze keuze is nog steeds valide. Ik ben verantwoordelijk voor het 'uitzetten' van het NVB en het aanpassen van de regelgeving die de OV-chipkaart als wettelijk vervoersbewijs mogelijk maakt.

Daarnaast acht ik mij verantwoordelijk voor de soepele en correcte overgang van het huidige stelsel van het NVB naar de OV-chipkaart. Met de decentrale overheden heb ik afgesproken dat de tarieven in de overgangsfase zo worden vastgesteld dat er gemiddeld genomen (dus niet per reiziger) sprake is van opbrengstneutraliteit. Prijsstijgingen in individuele gevallen ten opzichte van de huidige situatie, maar ook prijsdalingen, zijn niet te voorkomen. Er is sprake van een overgang van een grofmazig betaalsysteem naar een fijnmazig betaalsysteem. Het is in de praktijk niet mogelijk om uitsluitend de specifieke reizigers te selecteren die met prijsstijgingen worden geconfronteerd en aan hen een oplossing te bieden. Daarom kan alleen een generieke maatregel worden toegepast in de vorm van een tariefsverlaging van de tarieven van de OV-chipkaart. Een dergelijke generieke maatregel zou er voor zorgen dat feitelijk niemand meer gaat betalen dan nu met de strippenkaart; sterker nog, een grote groep reiziger zal zelfs minder gaan betalen dan nu het geval is. Een dergelijke maatregel is zo kostbaar (orde grootte € 120 miljoen per jaar – alleen al voor strippenkaartreizigers), dat deze maatregel wat mij betreft niet aan de orde is.

Nadat de OV-chipkaart is ingevoerd zullen de nationale vervoerbewijzen worden afgeschaft. De decentrale overheden kunnen vanaf dat moment de tariefvrijheid, die vastgelegd is van de Wet personenvervoer 2000, gaan benutten. Zij hebben afspraken gemaakt over een gezamenlijk tarievenbeleid in de duale fase.

Nu en in de toekomst moeten de decentrale overheden en de vervoerbedrijven op grond van de Wet personenvervoer 2000 de tarieven tenminste éénmaal per jaar bespreken met vertegenwoordigers van de consumentenorganisaties. Daarnaast is er een democratische controle op de door deze overheden genomen besluiten door de regionaden en de provinciale staten.

Verantwoordelijkheidsverdeling betrokken partijen

Het project OV-chipkaart is primair een project van de vervoerbedrijven. Zij zijn degenen die het systeem moeten invoeren in hun bedrijfssystemen en het zijn hun klanten die op een andere wijze gaan betalen. De vervoerbedrijven zijn de enige die de operationele risico's die de invoering van de OV-chipkaart in zich bergt, kunnen beheersen. Binnen de branchevereniging MOBIS, onderdeel van Koninklijk Nederlands Vervoer stemmen de

vervoerbedrijven de introductie van de OV-chipkaart op elkaar af.

De decentrale overheden zijn de opdrachtgevers van de vervoerbedrijven. Zij hebben met mij afgesproken dat de OV-chipkaart wordt opgenomen in de verschillende stad- en streekconcessies. De decentrale overheden zijn wettelijk bevoegd om de tarieven voor het openbaar vervoer in hun gebieden vast te stellen. De decentrale overheden werken bestuurlijk via de koepels IPO en SKVV intensief samen. Om hun ambtelijke voorbereiding zoveel mogelijk met alle 19 decentrale overheden op elkaar af te stemmen hebben zij een samenwerkingsverband van alle decentrale projectleiders opgericht: de Vereniging Introductie Chipkaart Decentrale Overheden (VICDO). Het VICDO verzorgt de ambtelijke regie bij de decentrale overheden.

Het rijk is concessieverlener voor het hoofdrailnet. In de Vervoerconcessie is een verplichting opgenomen voor NS om de OV-chipkaart uiterlijk in 2008 geïntroduceerd te hebben.

Mijn ministerie stuurt op de introductie van de OV-chipkaart door middel van bestuursovereenkomsten met alle 19 decentrale overheden. In deze bestuursovereenkomsten wordt, kort gezegd, de einddatum van de invoering per decentrale overheid vastgelegd en tevens de Rijksbijdrage aan de migratie. Voorts neemt mijn ministerie deel aan het zogenaamde tripartiteoverleg tussen mijn ministerie, de vervoerbedrijven en de decentrale overheden. Op bestuurlijk niveau staat de voortgang van OV-chipkaartproject bijna standaard op de agenda van het Nationaal Mobiliteitsberaad. Op deze wijze neem ik mijn verantwoordelijkheid om een soepele invoering op procesniveau te faciliteren, zonder de verantwoordelijkheden van de andere partijen over te nemen.

Bijlage 4 - Beantwoording schriftelijke kamervragen

1

Is het mogelijk dat u toegezegde bedragen aan lagere overheden en/of OV-bedrijven eerst uitbetaalt als aan bepaalde voorwaarden is voldaan?

Nee, dat is niet mogelijk. Met alle decentrale OV-autoriteiten (DO's) heb ik bestuursovereenkomsten gesloten inzake de invoering van de OV-chipkaart als betaalmiddel en vervoerbewijs in het openbaar vervoer. Aan deze overeenkomsten zijn subsidiebedragen verbonden met een bepaald uitkeringstempo en deze bedragen lopen via de Brede Doel Uitkeringen. Indien een DO zijn verplichtingen uit deze overeenkomst niet of niet geheel nakomt, kan ik er niet voor kiezen om het uitkeringstempo aan te passen en daarmee feitelijk uitbetaling op te schorten. Wat ik in dat geval kan doen is conform de overeenkomst handelen en via de rechter het geschil laten beslechten.

2

Is het waar dat lagere overheden overwegen om - vooruitlopend op de invoering van de OV-chipkaart - de prijs van losse kaartjes, respectievelijk abonnementen bedoeld voor korte afstanden sterk te verhogen? Zo ja, wat is daarvan de reden? Is het waar dat deze actie zou zijn bedoeld om het verschil in prijs tussen de situatie nú en na de invoering van de OV-chipkaart niet te groot te doen zijn?

De tarieven van de nationale vervoersbewijzen worden door mij vastgesteld. En de decentrale overheden hebben mij gevraagd te bezien of het mogelijk is de tariefstijging van 2008 op een andere manier over de verschillende kaartsoorten te verdelen. De decentrale overheden hebben aanwijzingen dat de abonnementen voor korte afstanden (één- en twee-sterabonnementen) per reis een hogere korting geven dan de abonnementen voor de langere afstanden. Zij hebben daarvoor aandacht gevraagd. Ik heb de overheden toegezegd dat ik hun ideeën zal meenemen in de berekeningen voor de tarieven van de nationale vervoersbewijzen in 2008. Deze berekeningen zullen vervolgens, zoals gebruikelijk, worden besproken met vertegenwoordigers van de overheden de vervoerbedrijven en de consumentenorganisaties, waarna ik in mei 2007 een besluit zal nemen. Dat besluit zal ik, overeenkomstig de afspraak, uiterlijk 1 juni 2007 aan Uw Kamer melden.

3

Deelt u de mening dat de reiziger (frequente reiziger én incidentele reiziger) straks de vrije keus moet hebben tussen een kaart-op-naam, of zogenaamde anonieme wegwerpkarten? Is het waar dat sommige lagere overheden en/of OV-bedrijven overwegen om de prijs van deze wegwerpkarten sterk te verhogen om ze daarmee voor de reiziger aanzienlijk duurder, en dus onaantrekkelijker te maken?

De OV-chipkaart kent drie verschijningsvormen: een persoonlijke kaart (op naam van een reiziger), een anonieme kaart en een wegwerpkaart. De persoonlijke en de anonieme OV-chipkaart kunnen worden opgeladen, de wegwerp-chipkaart kan niet worden opgeladen en is bestemd voor één of een beperkt aantal reizen. Indien de reiziger gebruik wil maken van kortingen (bijvoorbeeld voor mensen van 65 jaar en ouder) is het noodzakelijk om te beschikken over een persoonlijke OV-chipkaart. Indien er kortingen worden verstrekt uit marketing oogpunt, zoals thans in de regio Rotterdam gebeurt, dan gelden die voor alle persoonlijke - en anonieme OV-chipkaarten. Bij de aanschaf van een wegwerp OV-chipkaart betaalt de reiziger de prijs voor het product dat op de kaart staat vermeld. Dit is vergelijkbaar met de strippenkaarten die nu in de voertuigen worden verkocht. De prijs van een strip op een twee - of driestrippenkaart is 80 cent per strip, terwijl een vijftien-strippenkaart voltarif een prijs kent van 45 cent per strip. Deze prijsverschillen zijn bedoeld om het onaantrekkelijk te maken in het voertuig kaarten te kopen. Dit is gedaan om de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren, immers verkoop in de voertuigen leidt tot langere halteringstijden en dus tot langere reistijden. Voor de OV-chipkaart is gekozen voor een zelfde systeem.

4

Kunt u garanderen dat bij de landelijke introductie van de OV-chipkaart ook alle mensen met een handicap alle voordelen van de nieuwe kaart volledig kunnen benutten? Zo neen, wat is daarvan de reden, en wanneer zijn die mogelijkheden er dan wel?

Ja.

5

Kunt u aangeven wanneer de zeggenschap over de tarieven naar de lagere overheden overgaat? Welke mogelijkheden - in de zin van wetgeving wel/niet aanpassen - heeft de Kamer om de zeggenschap over de tarieven aan zich te houden, c.q. te regelen dat de minister de zeggenschap over de tarieven houdt?

De decentrale overheden hebben op grond van artikel 32 van de Wet personenvervoer 2000, sinds 1 januari 2001, zeggenschap over de vervoerbewijzen en de tarieven die door hen worden vastgesteld. Het decentraal vaststellen van de vervoerbewijzen en tarieven is het sluitstuk van het proces van decentralisatie van bevoegdheden inzake openbaar vervoer dat in 1998 in gang is gezet. De OV-chipkaart is een vervoerbewijs dat door de decentrale overheden en vervoerbedrijven in de markt wordt gezet. De OV-chipkaart als vervoerbewijs en de tarieven worden vastgesteld in de concessievoorwaarden. Na invoering van de OV-chipkaart rest er in het stads- en streekvervoer geen tariefbevoegdheid meer voor de minister. De invoering van de OV-chipkaart leidt ertoe dat deze kaart zal zorgen voor de kaartintegratie. Het bestaan van nationale vervoerbewijzen is dan niet langer nodig. Het toezicht hierop vindt plaats door de democratisch gekozen bestuursorganen van deze overheden. Artikel 33 van de Wet personenvervoer 2000 geeft aan dat regels kunnen worden gesteld omtrent een maximum gemiddeld tarief voor het openbaar vervoer. In de praktijk biedt dit geen oplossing voor de overgang van de huidige tarieven naar die van de OV-chipkaart. Afhankelijk van het begin- en eindpunt van de reis is de prijs van de reis met een strippenkaart verschillend ten opzichte van de prijs van de reis met de OV-chipkaart. Dat betekent dat zo'n maatregel per reis moet worden beoordeeld en dat is niet uitvoerbaar. Indien de Kamer toezicht wil blijven houden op de hoogte van de tarieven vergt dat een aanpassing van de Wet personenvervoer 2000 met gevolgen voor de wijze waarop we het

stads- en streekvervoer in Nederland georganiseerd hebben. Zo'n aanpassing zal door de decentrale overheden als een inbreuk op de met hen gemaakte afspraken worden beschouwd. Volgens mij is zo'n aanpassing niet gewenst.

6

Heeft u tijdens het bestuurlijk overleg met de partners over bovenstaande en andere onderwerpen gesproken, en wat zijn de uitkomsten van dat overleg?

Tijdens het bestuurlijk overleg zijn tal van onderwerpen aan bod gekomen waaronder ook het vaststellen van de tarieven. Voor nadere informatie verwijs ik naar de toelichting in mijn brief.

7

Welke kortingspercentages hanteert de NS met het op saldo reizen en onder welke voorwaarden? Verschilt deze met de kortingen bij het niet op saldo reizen?

De huidige kortingen op de Hoekse Lijn - ingaand op basis van moment van check-in - zijn gebaseerd op het tarief van een enkele reis. Daarvoor moet de reiziger eerst het product RailEasy laden. Aan het gebruiken van dit product zijn kosten verbonden (vergelijkbaar met de kosten voor de huidige kortingskaart). Voor 15 euro per jaar mag de reiziger op werkdagen na 09.00 uur, in de weekenden en in de maanden juli en augustus met 20% korting reizen. Voor 25 euro per jaar krijgt de reiziger 50% korting tussen 09.00 uur en 16.00 uur en na 18.00 uur op werkdagen en in de weekenden en feestdagen.

8

Vallen de tarieven die de NS voor het reizen op saldo zal hanteren in hetzelfde kader als de huidige tariefstelling? M.a.w. vallen de tarieven voor het reizen per trein met het 'op saldo reizen' onder de huidige begrenzing?

In de vervoersconcessie voor het hoofdrailnet is bepaald welke kaartsoorten tot de 'beschermden kaartsoorten' worden gerekend. De enkele reis tweede klas voltarief valt hieronder; de onder vraag 7 genoemde kortingspercentages niet.

9

Blijven alle abonnementen voor de bus bestaan en onder welke voorwaarden?

In Rotterdam en Amsterdam worden in eerste instantie de bestaande abonnementen overgezet op de OV-chipkaart (verchipt). De decentrale overheden streven er naar om nieuwe produktvormen te ontwikkelen die, net als bij het reizen op saldo, uitgaan van het betalen per tariefkilometer. (zie ook bijlage 1)

10

Blijven alle abonnementen voor de trein bestaan en onder welke voorwaarden?

In de duale fase zullen alle abonnementen blijven bestaan en onder dezelfde voorwaarden. In artikel 15 van de vervoersconcessie voor het hoofdrailnet zijn verder beschermden kaartsoorten opgenomen waarvoor afspraken over jaarlijkse tariefwijzigingen zijn vastgesteld. Wellicht moeten deze worden aangepast voor de OV-chipkaart. Hierover zijn nog geen afspraken gemaakt. De bepalingen uit de vervoerconcessie zijn hiervoor kaderstellend.

11

Klopt het dat de apparaten waar chipkaarten kunnen worden gekocht/opgeladen sterk van elkaar zullen verschillen in uiterlijk en bediening?

Het uiterlijk van sommige automaten waar OV-chipkaarten kunnen worden gekocht en opgeladen is niet helemaal hetzelfde. NS-automaten zien er bijvoorbeeld anders uit. Wel wordt geprobeerd de manier van communiceren tussen de verschillende automaten en de reiziger te uniformeren.

12

Zijn deze apparaten te bedienen door blinden/slechtzienden?

Het bedienen van de verkoopautomaten door blinden en slechtzienden is niet goed mogelijk. Wel zijn er voorzieningen om er voor te zorgen dat mensen met deze functiebeperking de automaten niet nodig hebben. Indien deze mensen een persoonlijke OV-chipkaart aanschaffen kan die worden voorzien van autoreload. Dat betekent dat wanneer het saldo onder de 5 euro komt de kaart automatisch wordt opgeladen met een vooraf door de reiziger met de vervoerder afgesproken bedrag van 10 of 20 euro. Deze mensen hoeven na aanschaf van de OV-chipkaart aan een loket de komende vijf jaren (de geldigheidsduur van de OV-chipkaart) niet meer naar een loket. Daarnaast is het mogelijk dat mensen met deze functiebeperking in het bezit kunnen komen van een begeleiderskaart waarmee zij gratis een begeleider in het openbaar vervoer kunnen laten meereizen.

13

Wanneer kan met de OV-chipkaart in heel Nederland worden gereisd?

De migratie is uiterlijk 1-1-2009 afgerond. Op dat moment is landelijk reizen met de OV-chipkaart mogelijk en schaf ik de acceptatie van het stelsel van nationale vervoerbewijzen landelijk af.

14

Kunt u een overzicht per regio geven van de vervoerder, de tarieven die zullen worden gehanteerd, de kortingsvoorwaarden, type chipkaart bij aanvang van de OV-chipkaart?

Over een groot aantal zaken is al overeenstemming, zoals blijkt uit bijgaande 12 punten, die door de 19 overheden bestuurlijk geaccordeerd zijn (bijlage 1). Wat het door u gevraagde overzicht betreft kan dit nu alleen voor Rotterdam en Amsterdam gegeven worden, waar de chipkaart nu in gebruik is genomen. Bij de overige decentrale overheden is dit besluitvormingsproces pas eind 2007, begin 2008 aan de orde.

In Rotterdam bij Connexxion en de RET zijn persoonlijke en anonieme OV-chipkaarten in gebruik. De reisrechten van de bestaande abonnementen kunnen op de OV-chipkaart worden geladen. Daarnaast kan er op saldo worden gereisd waarbij per kilometer wordt betaald. De prijs voor de bus en tram is dan een vaste voet van 70 eurocent en een tarief van 11 eurocent per kilometer. Bij het instappen wordt een instaptarief van 4 euro in rekening gebracht. De ritprijs wordt bij het uitchecken met het instaptarief verrekend. Indien de reiziger niet uitcheckt is het bedrag van 4 euro de ritprijs.

In Amsterdam geldt voor abonnementen hetzelfde als in Rotterdam. Bij het reizen op saldo betalen reizigers in Amsterdam voorlopig het zonetarief (een vaste voet van 45

eurocent en 45 eurocent per zone). Het instaptarief in Amsterdam bedraagt 2,50 euro. De ritprijs wordt bij het uitchecken met het instaptarief verrekend. Indien de reiziger niet uitcheckt is het bedrag van 2,50 euro de ritprijs. Bij NS kunnen alle bestaande vervoerbewijzen op de OV-chipkaart worden geladen. Daarnaast kan, nadat het product RailEasy is geladen, ook op saldo worden gereisd. Daarbij worden de tarieven van de enkele reis tweede klas in rekening gebracht. Het instaptarief bij NS is 7,50 euro. Bij het uitchecken wordt de ritprijs verrekend met het instaptarief. Bij niet uitchecken is dat de ritprijs. In het stads- en streekvervoer wordt er naar gestreefd om bij de volledige invoering over te gaan naar één instaptarief van 4 euro. Bovendien zal het reizen op saldo in Amsterdam op termijn ook gebeuren met behulp van kilometers. NS hanteert bij Raileasy een hoger instaptarief omdat bij de NS reizen over langere afstanden en dus tegen een hogere prijs kunnen worden gemaakt. Bij een instaptarief van 4 euro zouden reizigers dan in de verleiding worden gebracht om maar niet uit te checken.

15

Hoe lang blijft het mogelijk om met strippenkaart te reizen na invoering van de OV-chipkaart?

In de meeste gebieden zal vóór 1-1-2009 een overgangperiode van minimaal 3 maanden zijn, waarin zowel het NVB als de OV-chipkaart wordt geaccepteerd. Na de landelijke invoering van de OV-chipkaart kan per 1 januari 2009 niet meer met de strippenkaart worden gereisd. Indien de invoering in een bepaald gebied eerder is afgrond heb ik de mogelijkheid om daar het reizen met strippenkaarten eerder niet meer toe te staan. Daarover zal uiteraard overleg worden gevoerd met de consumentenorganisaties. Er ligt inmiddels een concreet verzoek van de Stadsregio Rotterdam om het gebruik van nationale vervoerbewijzen (waaronder de strippenkaarten) met ingang van 1 juli 2007 niet langer toe te staan. Ik ben nog in overleg met de betrokken partijen om te bezien of dat mogelijk is. Daarover verwacht ik begin mei 2007 een besluit te kunnen nemen.

16

Wilt u in uw stand-van-zaken brief n.a.v. het overleg met de decentrale overheden de stand van zaken met betrekking tot de 11 reizigerseisen puntsgewijs per eis kunnen toelichten?

1. De OV-chipkaart maakt het reizen met het OV gemakkelijker.

Na een succesvolle migratie is het vanaf 1 januari 2009 om in heel Nederland met één kaart met bus, tram, metro en trein te reizen. In de migratiefase zal de reiziger nog niet alle gemakken kunnen ervaren, maar dat is inherent aan een overgangsfase. De ongemakken zullen tot een minimum worden beperkt. Persoonlijke kaarten kunnen vanaf nu worden voorzien van autoreload. Zodra er minder dan 5 euro op de kaart staat wordt die bij het inchecken automatisch opgeladen met een bedrag van 10 of 20 euro (afhankelijk van wat de reiziger met TLS heeft afgesproken. Voor veel oudere reizigers is dat een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Immers je hoeft nooit meer naar een loket en je hoeft niet na te denken over de zones.

2. De OV-chipkaart maakt het reizen met het OV niet duurder.

Ook binnen het uitgangspunt van opbrengstneutraliteit per decentrale overheid, is het onvermijdelijk dat bij de invoering van een nieuw tariefsysteem, prijsverschillen ontstaan. De oorzaak is de overgang van het *ene tariefsysteem naar het andere*.

Prijsstijgingen in individuele gevallen ten opzichte van de huidige situatie, maar ook prijsdalingen, zijn niet te voorkomen. Er is sprake van een overgang van een grofmazig betaalsysteem naar een fijnmazig betaalsysteem. Nu betaalt de reiziger per zone (gemiddeld 4 à 4,5 kilometer) en met de OV-chipkaart per kilometer. (zie ook bijlage 3).

3. Het aanbod van tarieven op de OV-chipkaart is overzichtelijk.

De decentrale overheden hebben een gezamenlijk tarievenbeleid afgesproken voor de overgangsfase (minimaal tot 1-1-2009). Bovendien zal het, net als nu, mogelijk zijn om bij het opvragen van een reisadvies bij 9292 meteen de prijs te vernemen.

4. De reizigers worden goed geïnformeerd, met bijzondere aandacht voor ouderen en gehandicapten.

Er vindt regelmatig overleg plaats tussen Mobis en de consumentenorganisaties waarin bijzondere aandacht wordt besteed aan de ouderen en mensen met een functiebeperking. In Rotterdam zijn voor deze mensen speciale bijeenkomsten georganiseerd in bejaardentehuizen en serviceflats waar veel ouderen wonen. Ook zijn er mensen met een functiebeperking uitgenodigd om samen met de vervoerder in het metrosysteem te reizen om te bezien of zij het systeem zonder problemen kunnen gebruiken. De ervaringen daarmee zijn positief. Het ligt voor de hand een dergelijke aanpak ook te hanteren bij invoering op andere plaatsen.

5. De prijsberekening van een reis is voor de reiziger transparant, voorspelbaar en controleerbaar.

Ja, dit is het geval. Vooraf is de hoogte van het opstaptarief en de prijs per gereide kilometer duidelijk. Dit wordt kenbaar gemaakt op de stations, bij de loketten, via de OV-reisinformatie 9292 en via internet. Daarnaast kunnen reizigers bij de automaten en op termijn ook via internet overzichten krijgen van gemaakte reizen incl. kosten.

6. Aan de kaart zelf zijn voor de reiziger geen kosten verbonden.

De OV-chipkaart kost € 7,50 en is 5 jaar geldig. Omdat de reiziger in de overgangsfase nog niet alle gemakken van de OV-chipkaart kan ervaren, heb ik bij het Go-besluit € 14 mln extra migratiebijdrage uitgekeerd aan de overheden. Op dit moment is de persoonlijke kaart in Rotterdam tijdelijk gratis verkrijgbaar. Een anonieme kaart kost zowel in Amsterdam als in Rotterdam 3 euro.

7. De privacy van de reiziger is gewaarborgd, zonder dat daar een financiële straf op staat.

De vervoerbedrijven moet zich bij de omgang met reisgegevens van klanten met een persoonsgebonden OV-chipkaart houden aan de Wet bescherming persoonsgegevens. Over het gebruik van persoonsgegevens in het OV-

chipkaartsysteem wordt door Mobis voor alle vervoerders een (gedrags)code opgesteld. Over de wijze van verwerking van persoonsgegevens is en wordt het CBP geïnformeerd. De gedragscode is gereed en in werking voordat de OV-chipkaart in volle omvang in Nederland wordt gebruikt en de acceptatie van het NVB wordt afgeschaft. (zie ook antwoord op vraag 30).

8. De OV-chipkaart en de toegangspoortjes beperken de toegankelijkheid en de veiligheid van het OV niet.

Er zijn brede poortjes voor mensen met bagage, kinderwagens of rolstoelen. Op veel stations zijn servicemedewerkers aanwezig. De sociale veiligheid neemt toe omdat mensen zonder een geldig vervoerbewijs geen toegang krijgen. De stations worden met camera's in de gaten gehouden. Bij een calamiteit kunnen de poortjes vanuit de centrale zonodig per station worden geopend. Bij stroomuitval gaan de poortjes automatisch open. Voor mensen met een visuele functiebeperking worden geleidelijnen aangelegd die hen naar het brede poortje leiden.

9. De voorwaarden voor het gebruik van de OV-chipkaart zijn helder en evenwichtig.

Ja. Alle kopers van een persoonlijke OV-chipkaart krijgen de vervoer voorwaarden toegestuurd. Voor de andere reizigers zijn die verkrijgbaar via internet of via de loketten van de vervoerders.

10. Service en klachtenafhandeling zijn op een klantvriendelijke manier geregeld.

Ja. De vervoerders hebben allen eigen klantenservices. Daarnaast is er een landelijke loket voor service en klachtenafhandeling op www.ov-chipkaart.nl met bijbehorend telefoonnummer.

11. De reiziger kan vertrouwen op de goede werking van het systeem.

Ja, de Full System Acceptance zal dat nog eens bevestigen. Als het systeem niet goed werkt zal het NVB niet worden afgeschaft.

17

Vanaf wanneer wordt het mogelijk om voor de fietsenstalling, de OV-fiets, stationswinkels en taxi's te betalen met de OV-chipkaart?

Dat is niet precies bekend, maar zal in de periode ná 1-1-2009 uitgewerkt worden. De invoering van de OV-chipkaart bij de trein, bus, tram en metro is een complex proces. Zoals u bekend is, doen zich daarbij problemen voor waarvoor oplossingen worden gezocht. Om het invoeringsproces niet nog complexer te maken, is besloten eerst de invoering van de OV-chipkaart in de genoemde vormen van openbaar vervoer goed af te ronden en vervolgens pas over te gaan op uitbreiding van het gebruik van de OV-chipkaart.

18

Wordt er voor gezorgd dat de automaten, poortjes en check-in palen allemaal een zelfde kleur en interface krijgen, ongeacht de vervoerder of leverancier van de apparatuur?

Zie antwoord vraag 11

19

Hoe wordt er omgegaan met ontregelingen? Wat gebeurt er bijvoorbeeld als een reiziger bij een ontregeling na vergeefs wachten na een half uur het station weer verlaat? En wat gebeurt er bij vervangend vervoer waar geen in- of uitcheckmogelijkheid is?

Indien een reiziger in het stads- en streekvervoer binnen 20 minuten op hetzelfde station in- en uitcheckt wordt er geen ritprijs in rekening gebracht. Wanneer dat na een langere periode gebeurt betaalt de reiziger de vaste voet van 70 eurocent. Wanneer dat komt door een ontregeling van de dienstregeling moet het mogelijk zijn dat de reiziger dit bedrag aan de vervoerder terugvraagt. Bij vervangend vervoer zonder in- of uitcheckmogelijkheid zal de reiziger zonder te betalen van dit vervoer gebruik kunnen maken.

20

Blijft het bij reizen op saldo in de trein mogelijk de reis te onderbreken zonder dat dit extra geld kost?

Nee, dat is in de nieuwe situatie niet meer mogelijk. In de huidige situatie kopen mensen een enkele reis van A naar C met een reisonderbreking bij B. In de nieuwe situatie moeten zij dan twee enkele reizen aanschaffen van A naar B en van B naar C. Wanneer een reis minder dan 35 minuten wordt onderbroken in het geval van een overstap, zijn geen extra kosten verschuldigd.

21

Wilt u reageren op de opmerkingen van reizigersorganisaties dat er een probleem zou kunnen ontstaan met uitchecken in tram en bus bij grote drukte?

In- of uitchecken in tram en bus bij grote drukte hoeft geen probleem te zijn. De kaartlezers kunnen een in- of uitcheck verwerken in een deel van een seconde. Meteen daarna kan de volgende reiziger in- of uitchecken. Bij de metro in Rotterdam, waar de poortjes al zijn gesloten, leverde dat na enige gewenning voor de reizigers geen problemen meer op. Daarbij teken ik aan dat het inchecken met de huidige vervoerbewijzen via de stempelautomaat of de blauwe box (voor abonnementhouders) meer tijd in beslag neemt dan inchecken met de OV-chipkaart.

22

Klopt het dat het restitueren en blokkeren van een persoonlijke chipkaart 2 tot 4 weken zal duren en 10 euro kost? En zo ja, vindt u dit acceptabel?

Nee, dit klopt niet. Na constatering van verlies of diefstal van een persoonlijke OV-chipkaart, dient de kaarthouder dit direct te melden bij de klantenservice of via info@ov-chipkaart.nl. TLS zal de persoonlijke OV-chipkaart blokkeren binnen 24 uur na het moment van melding. TLS zal het elektronisch tegoed van de geblokkeerde kaart aan de kaarthouder restitueren dat volgens de administratie van TLS resteert op 0:00 uur van de dag volgend op de dag waarop TLS de melding ontvangt. Voor de bepaling van de hoogte van het uit te keren elektronisch tegoed zal TLS rekening houden met alle betaal- en oplaadhandelingen die met de OV-chipkaart zijn verricht voorafgaand aan de melding, ook die wegens de termijnen van de technische verwerking daarvan, pas nadien uit het

OV-chipkaart systeem blijken (bijvoorbeeld bussen die maar 1 of 2 keer in de week naar de remise komen). Het restitueren van het saldo gebeurt daarom altijd op dag 7 na de melding van verlies of diefstal. TLS hanteert bij restitutie van het elektronisch tegoed redelijke administratiekosten van 2,50 euro. Deze bepaling is ook opgenomen in de Algemene Voorwaarden.

Bij de melding van verlies of diefstal kan de kaarthouder aangeven een vervangende kaart te willen ontvangen. Deze vervangende kaart zal door TLS worden gemaakt. Het OV-bedrijf bepaald of er voor deze vervangende kaart kosten in rekening worden gebracht bij de kaarthouder.

Vanuit bovenstaande kan dus gezegd worden dat er 2 soorten kosten zijn:

- 1) administratiekosten die door TLS worden berekend bij restitutie van het elektronisch tegoed.
- 2) aanschafkosten voor een vervangende kaart die door een OV-bedrijf worden bepaald

23

Zijn de in-/uitcheckpalen zoals deze nu op station Duivendrecht staan de definitieve palen? Zo nee, welke verbeteringen worden er nog aangebracht? Zo ja, is de tekst "In/uitchecken" bij de palen op de perrons voldoende duidelijk voor overstappers van trein op metro en vice versa? Is het bijvoorbeeld wel duidelijk genoeg of de klant de OV-chipkaart 1 of 2x voor de lezer moet houden? Zouden deze palen niet meer informatie moeten geven?

Ja. De in- en uitcheckpalen op station Duivendrecht zijn de definitieve palen van het GVB. De NS gaat ook nog in-/uitcheckpalen plaatsen op de perrons op station Duivendrecht. Daarnaast komt er nog een gezamenlijke poortjesrij bij iedere stationsopgang, met aan de ene kant GVB-poortjes, en aan de andere kant NS-poortjes. Hierbij wordt duidelijk zichtbaar gemaakt hoe het uit- en inchecken tussen de verschillende vervoerders in zijn werk gaat. In de beginperiode zullen er ook servicemedewerkers van de vervoerders op de perrons aanwezig zijn.

24

Komt er nog een functie op de kaart bij reizen op saldo die zorgt dat een klant altijd de laagste prijs betaalt?

Nee, vooralsnog is hierin niet voorzien.

25

Blijven de kortingsproposities zoals de voordeelurenkaart in de toekomst ook bij alle Nederlandse spoorvervoerders geldig zijn en dus niet alleen bij NS?

De decentrale overheden hebben tariefvrijheid en bepalen in overleg met de regionale treinvervoerder de tarieven. Nu is het zo dat de NS-tarieven en kaartsoorten (inclusief de VDU) geldig zijn op de regionale treindiensten. Hoe dat in de toekomst zal gaan, hangt af van de afspraken tussen de decentrale overheden, NS en de regionale treinvervoerders. Het zijn niet de treinvervoerders maar de decentrale overheden die een besluit moeten nemen. In de huidige afspraken van de decentrale overheden over de tarieven zijn de NS-tarieven niet meer geldig op de regionale treindiensten. Voor NS geldt dat de vervoerconcessie kaderstellend is voor de tarieven.

26

Hoe gaat het straks met het nieuwe product RailEasy50 in zijn werk als een trein die voor de middagspits zou aankomen vertraagd is en iemand dus moet uitchecken op het moment dat het hogere middagspitstarief geldt? Komt hier een oplossing voor? En wat gebeurt er in het algemeen als iemand niet op tijd door een poortje is gegaan op het station?

Het moment van uitchecken is niet van invloed op het in rekening gebrachte bedrag. De check-in is leidend. In het voorbeeld heeft de reiziger dus al een check-in gedaan met korting (voor 16:00 uur), omdat hij/zij in de veronderstelling was dat de trein op tijd zou rijden.

27

Blijft de OV-jaarkaart bestaan en is dit vastgelegd? Of wordt ook deze vervangen door vastrechtkortingen?

De OV-jaarkaart is een nationaal vervoerbewijs dat per 1 januari 2009 zal verdwijnen. De decentrale overheden ontwikkelen een of twee nieuwe produktvormen die landelijk geldig zijn. In combinatie met de NS-jaarkaart op de OV-chipkaart is er dan een product dat landelijk reizen mogelijk maakt en daarmee de OV-jaarkaart kan vervangen.

28

Over de toekomst van de retours is niets terug te vinden in de NS-adviesaanvraag. Blijven deze ook na de overgangperiode bestaan?

Het retour is een beschermde kaartsoort. Bij een ongewijzigde vervoerconcessie is NS gehouden aan de afspraken omtrent beschermde kaartsoorten.

29

NS presenteert reizen op saldo als een afzonderlijk product. Kunt u bevestigen dat de bepalingen uit de Vervoerconcessie ook op dit product onverkort van toepassing zijn, dat dit dus een beschermde kaartsoort is?

In de vervoerconcessie zijn beschermde kaartsoorten opgenomen. Reizen op saldo is geen kaartsoort, dus ook geen beschermde kaartsoort. Reizen op saldo is een manier om te betalen. Vooral nog (tijdens de test op het traject Rotterdam Centraal - Hoek van Holland Strand) rekent reizen op saldo uitsluitend met het tarief van een enkele reis en met verschillende kortingspercentages (zie ook de antwoorden op de vragen 7 en 8). Tegen welke tarieven NS in de toekomst reizen op saldo zal aanbieden, is nog niet bekend. Ook na de invoering van de OV-chipkaart zal NS op grond van de vervoerconcessie de beschermde kaartsoorten moeten blijven aanbieden (dit gebeurt in ieder geval via vooraf specificeren van de reis) en blijven de tariefbepalingen op die kaartsoorten onverkort van toepassing.

30

In de NS-adviesaanvraag aan het LOCOV staat dat NS van mening is dat de bescherming van persoonsgegevens nu voldoende is gewaarborgd. Deelt u deze mening? Is de noodzaak van het verwerken van reisgegevens via opt-out door NS volgens u nu

voldoende aangetoond? Zijn of worden de gemaakte aanvullende afspraken ook vastgelegd in een code waar alle vervoerders zich aan zullen houden?

NS is al enige tijd bezig het privacybeleid voor de OV-chipkaart verder te ontwikkelen. Dit betreft onder meer het invoeren van waarborgen voor het gebruik van reisgegevens van klanten en de informatievoorziening aan de klant daarover. Het is de taak van NS en andere vervoerders om de noodzaak van het verwerken van via opt-out verkregen reisgegevens voor bijvoorbeeld marktdoelen aan te tonen in relatie tot het privacybelang van reizigers. Op basis van de overleggen en voorstellen van afgelopen jaar vertrouw ik er op dat de privacybescherming van reizigers door NS in het OV-chipkaarttijdperk goed wordt geregeld. Tussen mij, NS en het CBP is vorig jaar onder meer afgesproken dat de NS het CBP informeert over de uitvoering van de gemaakte afspraken over de bescherming van persoonsgegevens. Ik houd in dit proces de vinger op de pols. De acties blijven niet beperkt tot alleen NS. Mobis, de brancheorganisatie voor openbaar vervoer, is op dit moment bezig met het opstellen van een gedragscode waarin de omgang met persoonsgegevens in het OV-chipkaartsysteem wordt vastgelegd. De code met gezamenlijke afspraken zal gelden voor alle leden van Mobis die deelnemen aan het OV-chipkaartsysteem.

31

De decentrale overheden gaan tot 1-1-2009 uit van opbrengstneutraliteit. Wat gebeurt er daarna, mede gezien het feit dat in een aantal regio's de OV-chipkaart er pas in 2009 komt?

De decentrale overheden hebben mij onlangs nogmaals bevestigd dat de migratie uiterlijk 1 jan 2009 is afgerond. Tot dat moment geldt de afspraak van opbrengstneutraliteit.

32

Wordt met opbrengstneutraliteit de betalingen van de reizigers bedoeld (en dus prijsneutraliteit) of de netto-opbrengst? In het laatste geval is er namelijk toch een tariefverhoging voor de kosten van de OV-chipkaart?

Met de opbrengstneutraliteit worden de opbrengsten van alle reizigers bij een decentrale overheid bedoeld. Er is geen sprake van een tariefsverhoging voor de kosten van de OV-chipkaart, maar een tariefsverhoging voor sommige reizigers omdat reizigers de werkelijk gemaakte kilometers gaan betalen. Het is niet meer zo dat reizigers binnen een zone of ster hetzelfde betalen ongeacht de afgelegde afstand, waarbij de ene reiziger de andere subsidieert. Reizigers betalen nu per zone (een afstand van ongeveer 4,5 kilometer) en met de OV-chipkaart per kilometer. Het gevolg is dat sommige reizigers duurder uit zijn en andere goedkoper.

33

De opbrengstneutraliteit is een gemiddelde. De klant kan dus duurder uit zijn. Wat vindt u van het stellen van een maximale bandbreedte waarmee de tarieven mogen stijgen, bijvoorbeeld 10%?

Ik vind zo'n bandbreedte in de praktijk niet uitvoerbaar. Dat betekent namelijk dat je voor elke specifieke reiziger die daarvoor in aanmerking meent te komen moet nagaan hoe groot het verschil is tussen het huidige tarief en het OV-chipkaarttarief. Dat levert extra

kosten op voor de decentrale overheden die, naar verwachting, ten koste gaan van het overige voorzieningen niveau.

34

Een oerwoud van tarieven moet worden voorkomen. Deelt u de mening dat tariefdifferentiatie ook best mogelijk blijft als er meer afspraken op dit punt worden gemaakt op landelijk niveau?

Als er meer afspraken worden gemaakt op landelijk niveau over de tarieven, kan dat leiden tot verdere een inbreuk op de tariefdifferentiatie. Ook worden daarmee de mogelijkheden van de decentrale overheden om aan hun wettelijke tariefvrijheid invulling te geven verkleint en daarmee de kwaliteit van het produktaanbod. Met de NS zal ik wel afspraken maken over tariefdifferentiatie, die waarschijnlijk in de vervoerconcessie worden vastgelegd.

35

Klopt het dat de overheden mogen afwijken van het vaste opstaptarief van 4 euro dat wordt afgeschreven bij het instappen? Zo ja, waarom?

Ja, dit kan zowel naar boven (op lange lijnen in het streekvervoer) als naar beneden indien de duurste reis die met het reizen op saldo kan worden gemaakt, goedkoper is dan de 4 euro. Overheden verwachten echter dat de afspraak van € 4 minimaal 90% van alle reizen dekt en daarmee toch zoveel mogelijk helderheid geeft voor het Nederlandse publiek. Daar waar een afwijking is, is die hiermee logisch te verklaren.

36

Is en blijft de definitie voor spits/dal voor al het stad- en streekvervoer hetzelfde als die van alle spoormaatschappijen?

Dat is nog onzeker. Decentrale overheden zullen als waarschijnlijk hun stads-, streek- en spoorvervoerders verplichten spits/dal definities op elkaar af te stemmen. Voor NS is dit nog onduidelijk, maar het lijkt mij verstandig dat NS dit met andere partijen afstemt.

37

Draagt tariefstijging in de spits bij aan de bereikbaarheid van ons land en het stimuleren van het OV-gebruik? Zou tariefdifferentiatie niet moeten worden uitgelegd als lagere tarieven buiten de spits?

Ik wil de decentrale overheden de ruimte geven om zelf te bepalen hoe ze de bereikbaarheid in hun regio faciliteren en het OV-gebruik willen stimuleren. De overheden stellen zelf de tarieven vast, dus zowel de tarieven in de spits als daarbuiten. Tariefdifferentiatie eenzijdig uitleggen als lagere tarieven buiten de spits heeft dan geen toegevoegde waarde meer.

38

In de samenvatting van de voorstellen van het VICDO van 30-11-2006 wordt gesteld dat uiterlijk 1-3-2007 een advies over de invulling van de tariefsverhoging 2008 van het NVB worden gegeven. Hierbij zal speciale aandacht worden gegeven aan de prijs van het 1-sterabonnement. Wat betekent dit?

Zie antwoord vraag op 2.

39

Kunt u garanderen dat de problemen met betrekking tot de toegankelijkheid voor blinden en slechtzienden zijn verholpen voordat het NVB in een gebied wordt afgeschaft?

Ja.

40

In de brief van 18-1-2007 wordt gerefereerd aan afspraken met de decentrale overheden ten aanzien van de tarieven. Deze afspraken worden in de brief echter niet verder uitgewerkt. Kan de Kamer deze afspraken zo snel mogelijk na het overleg van 31 januari ontvangen?

Zie toelichting in de brief en bijlage 1

41

In de brief van 18-1-2007 wordt gesproken over kortingen voor kinderen, studenten en 65-plussers. Staat de korting voor kinderen van 4 t/m 11 jaar nu ook vast? Dit is namelijk nog niet terug te vinden in de voorlopige voorstellen van de provincies van eind 2006.

De huidige korting voor kinderen van 4 t/m 11 jaar van het NVB wordt in de afspraken van de decentrale overheden gehandhaafd.

42

Tot wanneer gelden de afspraken met betrekking tot de kortingen? In het voorstel van de provincies staat alleen maar een inspanningsverplichting ("zoveel mogelijk"), wordt een voorbehoud gemaakt voor de regio Oost voor 2009 en gelden de afspraken alleen voor de periode t/m 2009. Is deze informatie juist? Bent u bereid zich in te spannen voor een basisset kortingen (qua naam en definitie) die ook na 2009 worden gegarandeerd?

De afspraken met betrekking tot de kortingen gelden minimaal voor de duale fase (tot 1-1-2009), waarbij voor de kortingen voor kinderen van 0-4 jaar, kinderen van 4 t/m 11 jaar, voor studenten en voor 65-plussers geldt dat de decentrale overheden hebben afgesproken dat deze blijven gehandhaafd tot minimaal 1-1-2010. Het ambtelijk voorbehoud van de regio Oost is achterhaald met de bestuurlijke accordering van de afspraken. Ik kan en wil geen garanties geven voor de tarieven na 1-1-2009, omdat ik dan in de wettelijke tariefvrijheid van de decentrale overheden treed. De decentrale overheden hebben echter aangegeven ook na de duale fase prudent met mogelijke wijzigingen in de nu afgesproken kortingen om te willen gaan.

43

In de brief van 18-1-2007 wordt gesproken over de ontwikkeling van twee landelijke voorstellen met betrekking tot de sterabonnementen. Het lijkt erop dat de decentrale overheden de sterabonnementen willen afschaffen. Dit staat letterlijk in de samenvatting van de voorstellen van het VICDO (geaccordeerd door het IPO) die eind 2006 is opgesteld. Hierin worden 2 landelijke proposities voorgesteld die uitgaan van kortingspercentages. Hoe beoordeelt u deze voorstellen?

Omdat de nationale vervoerbewijzen worden afgeschaft, zullen de sterabonnementsvormen verdwijnen. Daarvoor in de plaats komen nieuwe abonnementsvormen die gebaseerd zijn op het principe van betalen per kilometer. Een nog vast te stellen vastrecht geeft dan recht op een bepaalde korting op zowel de vaste voet als het kilometertarief. Het lijkt mij een goede ontwikkeling die past bij het eerlijker maken van het tariefsysteem zoals dat bij de OV-chipkaart gebeurt. De reiziger betaalt voor wat er wordt gereisd. In de praktijk zullen de bedrijven op basis van de opgedane ervaring en de wensen van de reizigers wellicht nog andere abonnementsvormen ontwikkelen.

44

Blijft de bestaande koppeling van sterabonnementsvormen aan NS-abonnementsvormen met de bijbehorende korting in stand? Als deze koppeling verdwijnt, kan dit tussen de 77 euro en 1232,50 euro per jaar schelen voor 1 reiziger (laatste voorbeeld: 3-sterren aan beide zijden van het traject). Kloppen deze getallen en zo ja, vindt u dit acceptabel? Bent u bereid een minimale kortingsregeling te vragen van de decentrale overheden voor houders van NS-abonnementsvormen?

De bestaande koppeling van sterabonnementsvormen aan NS-abonnementsvormen is ontstaan om te zorgen voor kaartintegratie. Zodra de OV-chipkaart die overneemt verdwijnt de noodzaak voor deze koppeling. De decentrale overheden zijn al in overleg met NS om te bezien of het mogelijk is bepaalde vormen van tariefintegratie in het nieuwe systeem op te nemen. De berekening in de vraag herken ik niet. Deze berekening kan nog niet gemaakt worden om dat de nieuwe tarieven immers nog niet bekend zijn.