Van:	Frank Menger
Onderwerp:	Nationaal Openbaar Vervoer Beraad
Datum:	vrijdag 14 september 2018 11:49:55
Bijlagen:	beantwoording-kamervragen-van-het-lid-van-der-graaf-christenunie-over-wirwar-van-reisproducten-in-het-ov-en-de-noodzaak-van-tariefintegratie.pdf beantwoording-vragen-leden-stoffer-vd-staaij-ellemeet-en-dik-faber-situatie-dat-ov-in-dorpen-niet-altijd-toegankelijk-is-voor-rolstoelgebruikers.pdf bijlage-1-brief-novb-over-prijssysteem-ov-chipkaart.pdf bijlage-2a-aanbiedingsbrief-novb.pdf voortgangsrapportage-nationaal-openbaar-vervoer-beraad-novb.pdf

Geachte leden van de raden en Staten,

Vanuit uw functie bent u betrokken bij het verlenen van concessies en de ontwikkeling van het openbaar vervoersysteem in Noord-Nederland. Daarbij zijn de Kamer stukken van het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad voor u de juiste informatie.

Verder zijn er nog twee antwoordbrieven bij met betrekking tot het openbaar vervoer waarvan eentje door het lid Van der Graaf. Hoop dat u deze input gebruiken kunt rondom de eigen openbaar vervoer kwesties in onze regio.

Met vriendelijke groet,

Frank Menger

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> 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 Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IenW/BSK-2018/165955

Uw kenmerk
2018Z14048

Datum 23 augustus 2018
Betreft Beantwoording Kamervragen van het lid Van der Graaf (ChristenUnie) over wirwar van reisproducten in het OV en de noodzaak van tariefintegratie

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u de antwoorden op de vragen van het lid Van der Graaf (ChristenUnie) over wirwar van reisproducten in het OV en de noodzaak van tariefintegratie (ingezonden 13 juli 2018).

Vraag 1
Kent u het artikel "Tijd voor noordelijk traject-abonnement"?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Deelt u de mening dat de reiziger hinder en hoge kosten ondervindt, omdat grenzen tussen concessiegebieden en verschillende vervoerders zorgen voor een wirwar aan reisproducten?

Antwoord 2
Decentrale overheden zijn bevoegd en verantwoordelijk voor het regionale verkeer en vervoerbeleid. Op deze manier is er meer regionaal maatwerk mogelijk, rekening houdend met de beschikbare middelen. Onderdeel van de bevoegdheid is de regionale OV tariefvrijheid. Hierdoor kunnen abonnementsproducten geïntroduceerd worden die aansluiten bij de regionale behoefte.
Reizigers die zich met het OV over grotere afstanden verplaatsen, reizen door verschillende concessies en met verschillende vervoerders. Als deze reizigers dat frequent doen, dan kunnen ze behoefte hebben aan bijvoorbeeld een concessiegrens overschrijdend kortingsabonnement.

Ik vind dat reizigers op een snel, comfortabel en veilig OV moeten kunnen rekenen. In het Nationaal OV Beraad (NOVB) werk ik samen met de decentrale overheden, reizigersorganisaties en vervoerders aan landelijke concessiegrens overstijgende verbeteringen in het OV. Binnen het werkprogramma nieuwe OV betaalwijzen wordt nagedacht over een nieuwe opzet voor producten en tarieven die met de nieuwe OV betaalwijzen mogelijk worden.

[1] Dagblad van het Noorden, 4 juli 2018, Tijd voor noordelijk traject-abonnement

Vraag 3
Deelt u de mening dat een noordelijk trajectabonnement in de drie noordelijke provincies een oplossing is voor dit probleem? Vindt u het wenselijk dat het noordelijk trajectabonnement zo snel mogelijk gerealiseerd wordt?

Antwoord 3
Zie vraag 2. Decentrale overheden hebben zicht op de regionale wensen en mogelijkheden en voeren daar beleid op. Besluitvorming daarover vindt plaats binnen de provincies. Ik vind niet dat het aan mij is om hierover een uitspraak te doen.

Vraag 4
Deelt u de mening dat tariefintegratie in heel Nederland wenselijk is voor reizigers die naar school of werk reizen met een abonnement, omdat het klantvriendelijker is en kosten bespaart? Op welke manier wilt u reisproducten beter laten aansluiten op de wensen van reizigers? Bent u bereid om hierover in overleg te treden met vervoerders en provinciale overheden? Ziet u kansen om al in 2019 zoveel mogelijk tariefintegratie toe te passen, zodat de reiziger centraal komt te staan?

Antwoord 4
Zoals ik in het antwoord op vraag 2 heb aangegeven zet ik mij via het NOVB in voor een beter concessiegrensoverschrijdend OV. Ik deel uw mening dat reizigers die dagelijks door verschillende concessiegebieden reizen, behoefte kunnen hebben aan meer samenhang in reisproducten over de concessiegrenzen heen. In de praktijk komt dit ook al van de grond. Voorbeelden zijn onder meer het landelijke treinassortiment, maar ook multimodale abonnementen zoals het dalurenabonnement Noord Nederland, U-OV-Gemak in Utrecht en railGo in Almere.

Door de decentrale tariefvrijheid kunnen prijsverschillen tussen concessies optreden die door verschillende concessieverleners worden gegund. Dit kan ook samenhangen met de vervoersmodaliteit. Bus, tram, metro en trein hebben bijvoorbeeld verschillende karakteristieken die een prijsverschil rechtvaardigen. Ik vind het logisch dat die prijsverschillen in een (concessiegrensoverschrijdend) reisproduct verwerkt worden. Tariefintegratie (dat wil zeggen het verkleinen of elimineren van prijsverschillen) is voor het aanbrengen van meer samenhang in de reisproducten niet noodzakelijk en gelet op de decentralisatie van het regionale stads- en streekvervoer ook niet wenselijk.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> 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 Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/162585

Uw kenmerk
2018Z13270

Datum 23 augustus 2018
Betreft Beantwoording Kamervragen van de leden Stoffer en Van der Staaij (beiden SGP), Ellemeet (GroenLinks) en Dik-Faber (ChristenUnie) over de situatie dat het openbaar vervoer in dorpen niet altijd toegankelijk is voor rolstoelgebruikers

Geachte voorzitter,

Hierbij zend ik u, mede namens de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, de antwoorden op vragen van de leden Stoffer en Van der Staaij (beiden SGP), Ellemeet (GroenLinks) en Dik-Faber (ChristenUnie) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport over de situatie dat het openbaar vervoer in dorpen niet altijd toegankelijk is voor rolstoelgebruikers.

Vraag 1
Kunt u, in aanvulling op de eerder door u gegeven antwoorden[1], aangeven waarom er in de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte (Wgbh/cz) en de bijbehorende uitvoeringsregeling onderscheid gemaakt wordt op grond van handicap of chronische ziekte? Waarom wordt ten aanzien van het aanbieden van openbaar vervoersdiensten in de Wgbh/cz een beperktere reikwijdte gehanteerd dan in de (bredere) definitie van openbaar vervoer in de Wet personenvervoer 2000?

Vraag 2
Waarop is de veronderstelling, opgenomen in het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer, gebaseerd dat ‘voor auto’s (tot en met negen personen inclusief de bestuurder) in het openbaar vervoer geen (technische) aanpassingen vereist zijn, omdat de in dit Besluit gangbare toegankelijkheidseisen ‘naar hun aard’ bestemd zijn voor grotere voertuigen'? Deelt u de mening dat deze veronderstelling niet meer actueel is, gegeven de huidige technische mogelijkheden om buurtbussen rolstoeltoegankelijk te maken (en dat deze dat vaak ook al zijn, omdat dezelfde busjes worden ingezet voor doelgroepenvervoer)?

[1] Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2017-2018, nr. 1502.

Antwoord 1 en 2
Het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer valt voor het werkingsgebied terug op de definitie van openbaar vervoer uit de Wet Personenvervoer 2000. De auto was ten tijde van het opstellen van dat besluit geen gangbare vorm van openbaar vervoer. Het besluit richt zich dan ook op de (grotere) bussen, die volgens een dienstregeling rijden. Het is een relatief nieuwe ontwikkeling dat er buurtbussen voor openbaar vervoer worden ingezet, die daarenboven door vrijwilligers worden bestuurd. Daar is bij de vaststelling van het besluit geen rekening mee gehouden. Volgens artikel 32, tweede lid, onder g, van de Wet personenvervoer 2000, is de concessieverlener verplicht eisen te stellen ten aanzien van de toegankelijkheid. Dit geeft de concessieverlener de mogelijkheid om maatregelen toe te spitsen op de lokale omstandigheden. Daarmee kunnen door de concessieverlener bijvoorbeeld ook eisen worden gesteld aan de toegankelijkheid van buurtbussen.

Vraag 3
Biedt het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap een grondslag om 'kleinere voertuigen', zoals de buurtbus, uit te sluiten in de Wgbh/cz, gelet op artikel 9, eerste lid, van dit Verdrag, waarin wordt gesteld dat de staten die partij zijn passende maatregelen moeten nemen om personen met een handicap op voet van gelijkheid met anderen de toegang te garanderen (…) tot vervoer (…) en tot andere voorzieningen en diensten die openstaan voor of verleend worden aan het publiek, in zowel stedelijke als landelijke gebieden?

Antwoord 3
Artikel 9 van het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap verplicht Staten om passende maatregelen te nemen om personen met een handicap op voet van gelijkheid met anderen toegankelijkheid te verlenen tot onder andere vervoer. Staten kunnen hieraan voldoen door geleidelijk obstakels weg te nemen. Het VN-verdrag geeft geen aanwijzingen over hóe mobiliteit precies gewaarborgd wordt. In de Wgbh/cz staat dat overheden, bedrijven en organisaties geleidelijk zorg moeten dragen voor de algemene toegankelijkheid voor personen met een handicap of chronische ziekte, tenzij dat een onevenredige belasting vormt.
Er wordt gewerkt aan een zo toegankelijk mogelijk openbaar vervoer, zodat mensen met een beperking daaraan op voet van gelijkheid kunnen deelnemen. Op dit moment is het zo dat in landelijke gebieden het reguliere OV niet altijd rendabel is, waardoor soms met buurtbussen wordt gewerkt. Dat is voor veel mensen een goede oplossing. Bij het stellen van de eis van toegankelijkheid van een buurtbus die bestuurd wordt door vrijwilligers, zoals in de provincie Noord-Holland het geval is, zou volgens deze provincie het gevolg zijn dat de buurtbusvoorziening geheel verdwijnt. Voor mensen met een beperking die in sommige regio's dus geen gebruik kunnen maken van deze buurtbussen, is het altijd mogelijk om gebruik te maken van het zogenoemde doelgroepenvervoer.

Vraag 4
Bent u bereid om -zolang de wet- en regelgeving nog niet gewijzigd is- overleg te voeren met provincies en gemeenten om in een akkoord afspraken te maken over de rolstoeltoegankelijkheid van buurtbussen? Zo nee, bent u bereid om, in zoverre er onderscheid wordt gemaakt op basis van aard en omvang van het vervoermiddel, de wet- en regelgeving zodanig aan te passen dat alleen de technische (on)mogelijkheden gehanteerd kunnen worden om bepaalde vervoersmiddelen uit te sluiten?

Antwoord 4
De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij provincies en gemeenten. Wij constateren dat hiermee in verschillende delen van het land verschillend om wordt gegaan. Dit punt is geagendeerd door de vertegenwoordigers van de doelgroepen van mensen met een handicap om op te pakken in het kader van het Actieprogramma Doelgroepenvervoer en OV. Samen met vervoerders en medeoverheden worden momenteel oplossingsmogelijkheden verkend en uitgewerkt.

Vraag 5
Hoe verhoudt de wettekst van de Wgbh/cz zich met de bijbehorende memorie van toelichting, aangezien de 'auto' (en in het verlengde daarvan de buurtbus) daarin niet bewust uitgesloten wordt?

Antwoord 5
Er is aan dit punt geen aandacht besteed in de Memorie van Toelichting bij de Wgbh/cz, omdat openbaar vervoer in eerste instantie nog geen onderdeel uitmaakte van de wet. Dit is er tijdens de kamerbehandeling bij Nota van Wijziging aan toegevoegd.

Vraag 6
Kunt u beargumenteren waarom het vervoeren van rolstoelgebruikers te belastend zou zijn voor vrijwilligers van de buurtbus, aangezien het hier gaat om een groep rolstoelgebruikers die zelfstandig reist?

Antwoord 6
De rolstoelgebruikers kunnen op zich zelfstandig reizen, maar in het type buurtbussen in Noord-Holland, waar deze situatie zich voordoet, moet de rolstoelgebruiker worden vastgezet met spanbanden die via gaten in de vloer moeten worden vastgemaakt. Dat kunnen de rolstoelgebruikers niet zelfstandig doen. Dit in tegenstelling tot het reizen met een reguliere bus, waar de rolstoelgebruikers zichzelf vast kunnen zetten met een veiligheidsgordel in de bus. Daarnaast is de vervoerder, in dit geval Connexxion, verantwoordelijk voor het verzekeren van het voertuig en de aansprakelijkheidsverzekering. Connexxion heeft gemeld dat het feit dat vrijwilligers niet in dienst zijn bij de vervoerder, een complicerende factor is voor de mogelijkheid om een en ander tegen een redelijke premie te verzekeren.

Vraag 7
Weegt u mee dat op doelgroepenvervoer bespaard kan worden als de buurtbus algemeen toegankelijk gemaakt wordt voor zelfstandig reizende rolstoelgebruikers? Zo ja, hoe weegt u dit mee?

Antwoord 7
Een eventuele afweging tussen de inzet van de buurtbus en het gebruik maken van doelgroepenvervoer is aan de regionale ov-autoriteiten en gemeenten. Er zijn ook regio's waar doelgroepenvervoer en OV worden gecombineerd. Een voorbeeld hiervan is Publiek Vervoer in Noord-Nederland. De publieke vervoersvormen, zoals de hubtaxi, de buurtbus, lokaal vervoer en vervoer dat is toegespitst op doelgroepen, worden in deze regio gecombineerd.

Vraag 8
Weegt u mee dat ervaringsdeskundigen in het kader van het Programma Onbeperkt Meedoen![2] zeggen het belangrijk te vinden dat wordt voorkomen dat de inzet van buurtbussen het onmogelijk maakt om gebruik te maken van het openbaar vervoer?

Antwoord 8
De weging van het oordeel van ervaringsdeskundigen is er een die de provincie moet maken. We vinden het uiteraard belangrijk dat zo veel mogelijk mensen gebruik kunnen maken van het OV. Het is op zich niet wenselijk dat de mogelijkheden voor mensen met een beperking in Noord-Holland verminderd zijn. Het is echter wel begrijpelijk dat de provincie Noord-Holland de buurtbus wel laat rijden, ook al betekent dat dat sommige mensen er geen gebruik van kunnen maken. De provincie geeft aan dat als de buurtbus toegankelijk moet zijn, er geen buurtbus meer zal rijden. In dat geval zouden meer reizigers geen gebruik kunnen maken van openbaar vervoer.
In de voorbereidingen op het Actieprogramma Doelgroepenvervoer en OV is door ervaringsdeskundigen de inzet en toegankelijkheid van buurtbussen ook naar voren gebracht. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 4 is de inzet en toegankelijkheid van buurtbussen dan ook een onderwerp in het Actieprogramma Doelgroepenvervoer en OV.

Vraag 9
Weet u dat veel buurtbusverenigingen geen moeite hebben met het vervoeren van rolstoelgebruikers, maar dat zij desondanks vanuit de provincie opgelegd krijgen dat zij geen rolstoelpassagiers mogen vervoeren? Bent u bereid te regelen dat dit verbod zo spoedig mogelijk wordt opgeheven?

Antwoord 9
Dit is een kwestie waar de provincies, als opdrachtgevers van het openbaar vervoer, zich over moeten buigen. Zoals in antwoord 4 gesteld, zullen oplossingsmogelijkheden in het Actieprogramma doelgroepenvervoer en OV aan de orde komen.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer

[2] Programma VN-verdrag Onbeperkt meedoen! (https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2018/06/01/programma-vn-verdrag-onbeperkt-meedoen/programma-vn-verdrag-onbeperkt-meedoen.pdf) pagina 22.

NOVB

Nationaal Openbaar Vervoer Beraad

Den Haag, 7 september 2018

Geachte Staatssecretaris Van Veldhoven,

Het NOVB heeft na diepgaande studie en analyses en na ampele overweging in het Bestuurlijk Overleg van 6 september 2018 besloten om de prijsstelling van de huidige ov-chipkaart voor de komende jaren te handhaven. De aanschafprijs is sinds de invoering van de ov-chipkaart in 2006 voor een nieuwe ov-chipkaart €7,50, de prijs van de vervolgkaart na 5 jaar is €7,50 en de vervangende kaart is € 11,00. Weliswaar onderkent het NOVB de ervaren nadelen van dit besluit, maar zij acht de alsdan optredende nadelen van de mogelijke alternatieven voor de reizigers te groot.

De aanschafprijs van €7,50 voor de ov-chipkaart wordt door (toetredende) reizigers als hoog ervaren. Daar komt bij dat na 5 jaar de aanschafprijs opnieuw betaald moet worden. Verder wordt voor een vervangende kaart na verlies of in onbruik raken €11,00 in rekening gebracht. Het prijssysteem van de ov-chipkaart werpt daarmee mogelijk drempels op voor (toetredende) gebruikers van het ov. Verder laten internationale vergelijkingen zien dat een ov-chipkaart in Nederland relatief duur is. In de samenleving en in de politiek keert daarom regelmatig de vraag terug naar een ander betaalstelsel van de ov-chipkaart (kostprijs deels versleutelen in tarieven).

Het verlagen van de aanschafprijs is geen eenvoudige ingreep. De prijs is namelijk opgebouwd uit verschillende elementen[1] die, als ze niet via de aanschafprijs worden doorberekend, op een andere manier versleuteld moeten worden. De randvoorwaarden die partijen hierbij hebben gehanteerd zijn:

- een wijziging van de prijs van de ov-chipkaart moet resultaatneutraal uitgevoerd worden, om derving bij Translink en de vervoerders te voorkomen en;
- de versleuteling moet zoveel mogelijk recht doen aan alle reizigersgroepen.

Op grond hiervan zijn verschillende alternatieven doorgerekend. Voor alle varianten geldt dat het met name de saldoreizigers raakt en vooral de reizigers die frequent, in de steden, over korte afstanden reizen. Ook betekent het dat er nieuwe processen ingericht zouden moeten worden bij Translink, wat de nodig financiële consequenties heeft. En tevens zou de architectuur van de ov-chipkaart zodanig moeten worden aangepast, dat het niet meer mogelijk is om met een negatief saldo te reizen. Het NOVB is van mening dat het versleutelen van de kosten van de ov-chipkaart in de tarieven per saldo te veel negatieven effecten heeft voor de reizigers. Trouwe ov-gebruikers worden onevenredig zwaar belast ten faveure van incidenten ov-reizigers. Doel en middel staan in dit opzicht niet goed in verhouding tot elkaar.

[1] Dit zijn: inkoop van het materiaal (voor de fysieke kaart); materiaalkosten (plastic, antenne, chip); productiekosten (machinekosten, ontwerpkosten, drukkosten); activeren van de kaart, zodat je met de kaart kan reizen; distributiekosten (verzendkosten); verzorgen van de online dienstverlening waarmee consumenten 24/7 hun zaken m.b.t. hun ov-chipkaart kunnen regelen; opslag t.b.v. debiteurenrisico, servicekosten voor het verlenen van diensten voor 5 jaar (automatisch opladen aanvragen, wijzigen en beëindigen; (persoons)gegevens wijzigen; kaart verloren/gestolen/defect melden en overzetten van reisproducten en abonnementen op de nieuwe kaart; saldo terugvragen; website, ov-chipkaartapp, mijn ov-chipkaart account; klantenservice ov-chipkaart)

Hiernaast heeft het NOVB het principe-besluit genomen om uiterlijk eind 2023 het systeem achter de ov-chipkaart vernieuwd te hebben. De vervangers zullen werken op basis van de EMVc-techniek en barcode-techniek. Dit zijn wereldwijde betaalstandaarden. Dit betekent dat het gemakkelijker en mogelijk goedkoper wordt om op andere wijzen te betalen in het ov. Zodra op grotere schaal nieuwe manieren van betalen beschikbaar komen, is de verwachting dat de bron van ergernis verdwijnt omdat er geen of minder kosten berekend worden om te kunnen betalen in het ov. Het doel om gemakkelijker met het ov te kunnen reizen wordt dan op deze manier bereikt. Gezien bovenstaande heeft het NOVB besloten de aanschafprijs en de prijs die de reiziger na 5 jaar, na het verloop van de ov-chipkaart, betaalt, gelijk te houden. Het NOVB blijft onderzoeken hoe men gemakkelijker kan reizen met en betalen in het ov.

Wij verzoeken u hierbij de Tweede Kamer van dit besluit op de hoogte te brengen.

Sybilla Dekker
Voorzitter Bestuurlijk NOVB

Eric Janse de Jonge
Voorzitter NOVB Directeurenoverleg

Den Haag, 7 september 2018

NOVB

Nationaal Openbaar Vervoer Beraad

Geachte Staatssecretaris Van Veldhoven,

Als bijlage bij deze brief vindt u de NOVB voortgangsrapportage 1e helft 2018 (peildatum 1 juli 2018). De voortgangsrapportage toont het verloop van de projecten zoals afgesproken in de NOVB Werkagenda 2017-2019.

Over het project 'Aanschafprijs ov-chipkaart' is in het eerste NOVB na de zomer inmiddels een besluit genomen. Tevens is het NOVB nauw betrokken bij de ontwikkelingen in het kader van het werkprogramma ov-betalen. Ook de andere projecten van de NOVB werkagenda 2017-2019 worden toegelicht in de voorliggende voortgangsrapportage.

Wij stellen het op prijs als u de NOVB Voortgangsrapportage 1e helft 2018 aan de Tweede Kamer toe wilt zenden.

Sybilla Dekker
Voorzitter Bestuurlijk NOVB

Eric Janse de Jonge
Voorzitter NOVB Directeurenoverleg

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> 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 Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/183793

Bijlage(n)
3

Datum 13 september 2018
Betreft Voortgangsrapportage NOVB

Geachte voorzitter,

Met deze brief bied ik u de voortgangsrapportage aan van het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) over de eerste helft van 2018. In de voortgangsrapportage staat een update van alle projecten uit de NOVB Werkagenda 2018. Tevens ga ik hieronder nader in op een aantal projecten waarover in het NOVB besluiten zijn genomen. Het gaat om de aanschafprijs en verlengingskosten van de OV-chipkaart alsmede de globale inhoud en planning van het project nieuwe betaalwijzen.

Aanschafprijs en verlengingskosten van de OV-chipkaart
De prijsstelling van de huidige OV-chipkaart (nieuwe aanschaf € 7,50), de vervolgkaart na 5 jaar (€ 7,50) en de vervangende kaart (€ 11,00) van de OV-chipkaart wordt als duur ervaren en werpt mogelijk toegangsdrempels op voor (nieuwe) gebruikers van het OV. Daarom is in NOVB-verband onderzocht of een ander betaalstelsel van de OV-chipkaart mogelijk is door de kostprijs (deels) te versleutelen in de OV-tarieven.

Zoals uit de bijgevoegde brief van het NOVB blijkt zijn verschillende varianten doorgerekend. Het is niet mogelijk gebleken om een oplossing te kiezen waarvan alle groepen reizigers profiteren. In elke variant gaat het voordeel van de ene groep altijd ten koste van een andere. Het (deels) versleutelen van de kosten in de tarieven en abonnementen heeft effecten die niet evenredig over alle reizigersgroepen omgeslagen kunnen worden. Met name de frequente reizigers dragen dan het grootste deel van de kosten. Het NOVB heeft na de uitgebreide analyses en na een zorgvuldige afweging besloten om voor de komende jaren de prijsstelling van de OV-chipkaart te handhaven. De reizigersorganisaties steunen dit besluit. Ik kan mij daarom achter het besluit van het NOVB scharen.

Hierbij heb ik overwogen dat de komst van nieuwe betaalwijzen dit vraagstuk kunnen verkleinen. De toekomst van OV-betalen zal veel meer liggen in het gebruik van de technische wereldstandaarden die OV-betalen via bijvoorbeeld smartphone en bankpas mogelijk maken. Ik verwacht dat door de introductie van nieuwe betaalwijzen met verschillende tarief- en abonnementsvormen, het openbaar vervoer voor (potentiële) reizigers aantrekkelijker zal worden.

Nieuwe betaalwijzen

De wereld van het betalen verandert snel. Ook in het openbaar vervoer zijn nieuwe vormen van betalen mogelijk. Deze nieuwe betaalwijzen doen al langzaam hun intrede, zoals de toepassing van barcodes in apps op smartphones. Dit is verwoord in de "Visie op OV Betalen" die eerder aan uw Kamer is aangeboden[1]. Het doel is om het openbaar vervoer volledig aan te sluiten op internationale betaalstandaarden en daarmee ook de mogelijkheden op connectiviteit met andere sectoren te vergroten. Deze nieuwe betaaltechniek zal de huidige techniek achter de OV-chipkaart (Mifare Classic) vervangen.

Het NOVB heeft op 4 juli 2018 het principebesluit genomen om voor het gehele openbaar vervoer over te stappen op de nieuwe betaaltechniek. Het naast elkaar laten bestaan van verschillende systemen is zeer kostbaar. Een formeel besluit volgt later dit jaar zodra tussen alle partijen overeenstemming bestaat over de invulling van technische, organisatorische en financiële randvoorwaarden. Ik heb in het NOVB de vervoerders gevraagd om vooraf hierop een onafhankelijke toets te laten uitvoeren zoals het Bureau ICT-toetsing (BIT) dat doet voor ICT-projecten van de overheid.

De planning is dat vanaf 2019 begonnen zal worden met de invoering van de nieuwe betaaltechniek. Het is een majeure operatie die op grote schaal vervanging van software en aanpassing van hardware zoals de kaartlezers vergt. De verwachting is dat in 2023 de huidige betaaltechniek "uitgezet" kan worden. Dit zal pas gebeuren als aan een reeks voorwaarden is voldaan. Het nieuwe systeem moet bijvoorbeeld voldoende gebruiksvriendelijk, stabiel, betrouwbaar en veilig zijn.

Naast mijn rol als opdrachtgever voor de hoofdrailnetconcessie zie ik er vanuit mijn systeemverantwoordelijkheid voor het nationale openbaar vervoer op toe, dat de nieuwe betaalwijzen die op basis van de nieuwe betaaltechniek hun intrede kunnen doen, in principe in het gehele openbaar vervoer gebruikt kunnen worden. Zo wordt voorkomen dat nieuwe betaalwijzen in het ene concessiegebied wel en in andere concessiegebieden niet gebruikt kunnen worden.

De verandering van de betaaltechniek betekent niet de dat de OV-chipkaart wordt afgeschaft. Ik verwijs hierbij naar de toelichting op de wijziging van het besluit Personenvervoer 2000 in verband met de landelijke werking van de OV-chipkaart[2]. Hierin heb ik aangegeven dat vervanging of afschaffing van de OV-chipkaart alleen aan de orde is, indien op termijn één of meerdere systemen de huidige functie van de OV-chipkaart kunnen overnemen. Deze wijziging zal op 1 januari 2019 van kracht worden.

[1] TK 23645, nr. 605
[2] TK 23645, nr. 657

Vanzelfsprekend zal ik uw Kamer regelmatig informeren over de voortgang van dit project.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/183793