

Vergaderjaar 2005–2006

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 141

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 juni 2006

Doel van deze brief

In deze brief wil ik aan u mijn «go besluit» voorleggen. Ik ben samen met de decentrale overheden en de vervoerbedrijven tot de conclusie gekomen dat het verantwoord is de OV-chipkaart in geheel Nederland in te voeren en dat nu het moment is gekomen om het «go besluit» te nemen.

Het OV-chipkaartsysteem is uit de ontwikkelfase en is klaar voor de nationale uitrol. Daarmee zetten Rijk, decentrale overheden en de OV-sector een wereldprimeur neer: als eerste land ter wereld een geïntegreerd nationaal kaartsysteem voor trein, tram, metro en bus.

Door nu groen licht te geven, neem ik mijn verantwoordelijkheid voor de voortgang van het chipkaartproject.

Kern van het «go besluit»

Een «go besluit» betekent groen licht van mijn kant voor de OV-chipkaart. Dat houdt in dat:

- ik de nationale vervoerbewijzen tijdens de migratieperiode stapsgewijs afschaf;
- ik de overeengekomen bijdragen voor de migratie definitief aan de decentrale overheden verstrek;
- de decentrale overheden de migratie naar de OV-chipkaart in hun concessiegebieden (gaan) uitvoeren.

Een «go besluit» is een verantwoorde stap in het traject naar een nationale OV-chipkaart in 2009

Afgelopen anderhalf jaar is er in Rotterdam hard gewerkt aan de ontwikkeling en introductie van de OV-chipkaart. Dat is, zoals u weet niet zonder slag of stoot gegaan. Inmiddels is de functionaliteit van het systeem op orde. In de toelichting kom ik daar uitgebreid op terug. Dat betekent niet

dat vanaf nu alles zonder meer probleemloos zal gaan. De nationale migratie is niet zonder risico's: in de uitrolfase die na mijn «go besluit» volgt, zal er ongetwijfeld nog wel een keer een risico bewaarheid worden. Door de wijze waarop dit project wordt uitgevoerd, liggen de risico's echter bij de partijen die ze het beste kunnen beheersen.

Uit de 1e fase van de in mijn opdracht uitgevoerde risicobeoordeling, gericht op vervoerders en hun leveranciers, is gebleken dat alle vervoerders momenteel bezig zijn met de invoering van de OV-chipkaart. De invoering van de OV-chipkaart is echter relatief complex gezien het grote aantal partijen met diverse belangen. Als gevolg hiervan zullen altijd risico's optreden, waarvoor een vereiste is dat voldoende mogelijkheden voor risicobeheersing aanwezig zijn. In de beoordeling is een aantal risico's gesignaleerd ten aanzien van de voortgang bij de vervoerders en hun leveranciers. Deze risico's betreffen onder andere het gebruik van strakke planningen, weinig tot geen ruimte voor het opvangen van tegenvallers, verschil in kennisniveau en beperkte uitwisseling van leerervaringen tussen vervoerders alsmede beperkte beschikbaarheid van resources bij de belangrijkste leverancier. Daarnaast zullen nog te verwachten wijzigingen op specificaties ook consequenties hebben voor de planning. De verwachting is dat het systeem technisch realiseerbaar is, maar de planning daarheen nog een aantal onzekerheden bevat. Daarnaast bleek tijdens de risicobeoordeling dat verantwoordelijkheden voor distributie en marketing van de OV-chipkaart nog niet eenduidig waren belegd. Tot slot werd duidelijk dat de klant en de klantacceptatie in de komende periode kritisch zal zijn voor de invoering van de OV-chipkaart. Het rapport heb ik gedeeld met de betrokken partijen.

De reizigers in Rotterdam

De gebruikers in Rotterdam waarderen de OV-chipkaart als betaalmiddel in het openbaar vervoer. Een ruime meerderheid van de Rotterdamse OV-reizigers geeft de OV-chipkaart een ruime voldoende. Een minderheid was ontevreden met name als gevolg van kinderziektes van de poortjes en de informatie over de tarieven. Uit het klantonderzoek blijkt dat de reiziger in Rotterdam van mening is dat de OV-chipkaart een goede ontwikkeling is, die het reizen makkelijker maakt. Ook mensen met een mobiliteitsbeperking vinden de OV-chipkaart gebruiksvriendelijk. Blinden en slechtzienden hebben nog aanbevelingen gedaan voor geleidelijnen en het plaatsten van de apparatuur op stations. De rapporten heb ik doen toekomen aan het C.R.O.W.¹ dat in mijn opdracht een speciale module over de OV-chipkaart maakt in het Handboek Toegankelijkheid Openbaar Vervoer. Deze module zal worden verspreid onder de decentrale overheden en de vervoerbedrijven.

De decentrale overheden

De decentrale overheden zijn positief over de landelijke invoering van de OV-chipkaart voor 1 januari 2009. Ik had reeds met 12 van de 18² decentrale overheden een bestuursovereenkomst gesloten. De andere zes decentrale overheden hebben mij na het Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB) van 1 juni 2006 bevestigd zeer snel te zullen tekenen. Ik stel hiermee vast dat we het eens zijn geworden over de Rijksbijdrage, de verdeling ervan en de migratiedata. In de toelichting ga ik in op de afspraken die ik heb gemaakt met decentrale overheden.

¹ Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur, gevestigd te Ede.

² Met Groningen en Drenthe die een gezamenlijk OV-bureau hebben, sluit ik één bestuursovereenkomst.

Landelijke consumentenorganisaties

De landelijke consumentenorganisaties zijn nog niet geheel overtuigd van de noodzaak van het nemen van een «go besluit» op dit moment. Zij hebben zorgen over de representativiteit van het klantonderzoek, de ontwikkeling van de decentrale tarieven, de informatievoorziening, de aanschafkosten en de privacy.

Deze zorgpunten zijn op 22 mei en 31 mei 2006 met de consumentenorganisaties besproken. In mijn brief van juni 2006 heb ik hetgeen besproken is vastgelegd. Deze brief treft u als bijlage 1 aan.¹ Kern van dat antwoord is dat er nu niet meer zekerheid is te krijgen dan al aan de consumentenorganisaties is verstrekt. Voor de inhoudelijke reactie op de door de consumentenorganisaties geplaatste kanttekeningen verwijs ik u naar de bijlage. Met de consumentenorganisaties heb ik afgesproken de komende periode in gesprek te blijven om de invoering van de OV-chipkaart soepel te laten verlopen. Daarnaast zal in overleg met de vervoerbedrijven, de decentrale overheden en de consumentorganisaties in 2007 een evaluatiemoment worden ingebouwd om de snelheid waarmee de migratie zich ontwikkelt nog eens tegen het licht te houden. Deze afspraken maken mogelijk dat ik het «go besluit» nu neem.

Migratie: van strip naar chip in 2007 en 2008

De launch in Rotterdam leert dat de invoering stap voor stap moet gebeuren, met name om de reiziger te vrijwaren van kinderziektes aan het systeem. Gezamenlijk onderzoek, dat ik met de decentrale overheden en de bedrijven heb gedaan naar de haalbaarheid van de migratie, wijst uit dat landelijke invoering per 1-1-2008 een te optimistische planning is. Ik kom er later in de brief op terug. Rekening houdend met eventuele tegenvallers, is het realistischer ervan uit te gaan dat het systeem medio 2008 volledig operationeel is op landelijk niveau.

Vandaar dat ik voor de afbouw van de organisatie rond de nationale vervoerbewijzen als einddatum 1-1-2009 hanteer. Zodoende hoeven eventuele tegenvallers geen negatieve consequenties te hebben voor de reiziger. Immers het NVB kan gewoon in de lucht blijven, totdat de laatste concessie is overgegaan op de OV-chipkaart. In de MKBA 2003 is rekening gehouden met dit scenario. Dat betekent dat dit scenario geen nieuw financieel knelpunt oplevert.

Klant tijdens de migratie

Cruciaal voor een succesvolle introductie van de OV-chipkaart is de klantacceptatie.

Ik wil dan ook de reiziger tegemoet komen, met:

- een eenmalige bijdrage van € 14 miljoen in de reductie op de aanschafprijs van de kaart van € 7,50 naar gemiddeld € 3,75. Dit geldt alleen voor de migratiefase;
- extra financiële impuls voor het distributienetwerk van € 20 miljoen. Hierdoor is de kaart en het opladen ervan toegankelijk in heel Nederland (ook de landelijke gebieden);
- een uitgebreide nationale communicatiecampagne gericht op het gebruik van de kaart.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Extra bijdrage rijksoverheid

Economisch gezien is de OV-chipkaart een verantwoorde beslissing. Uit de MKBA 2003 bleek reeds dat zonder een bijdrage van het Rijk de OV-chipkaart waarschijnlijk niet in geheel Nederland ingevoerd kan worden.

In 2004 heb ik daarom met de decentrale overheden overeenstemming bereikt over een maatwerkregeling van € 81 miljoen en 9 miljoen reserve te houden. In 2006 heb ik de MKBA laten actualiseren op het niveau van de decentrale overheid.

Alle decentrale overheden moeten een gezonde businesscase hebben, zodat geen enkele decentrale overheid hoeft te snijden in OV-budgetten, enkel als gevolg van de invoering van de OV-chipkaart. Om dit te realiseren heb ik aantal overheden gecompenseerd met een bedrag van 14 miljoen euro. Dit bedrag bestaat uit de 9 miljoen reservepot en een aanvullend bedrag van 5 miljoen.

Daarmee komt de totale Rijksbijdrage uit op € 129 miljoen (exclusief de pilotprojecten).

Verder haal ik € 76 miljoen uit de BDU naar voren en financier ik de decentrale overheden feitelijk voor om de investeringpiek in 2007 en 2008 op te vangen. Dit geld wordt door de decentrale overheden terugbetaald in 2012–2015.

Ik heb met de decentrale overheden afgesproken dat ik een budget-reservering zal doen van € 15 miljoen. Dit geld komt niet eerder dan 2009 beschikbaar en alleen als er zich ondanks goed management door de decentrale overheden, alsnog tegenvallers voordoen.

Het gaat dan met name om tegenvallers als noodzakelijk gebleken extra kosten op distributiegebied en om onvermijdbare kosten voor chipkaart-apparatuur. Deze laatste kosten mogen alleen betrekking hebben op apparatuur waarvan komt vast te staan dat de vervoerder ze door de korte restduur van een concessie niet volledig heeft kunnen afschrijven en na afloop van de concessie ook niet op andere concessies kan inzetten.

Rol van een «go besluit» in de decentrale besluitvorming

Het «go besluit» is het startsein van de nationale uitrol. Decentrale overheden en de bedrijven moeten veel tijd en geld investeren. Zij moeten er daarom van uit kunnen gaan dat ik het NVB afschaf en de migratiebijdrage ter beschikking zal stellen. Decentrale overheden hebben in hun concessies de verplichting de OV-chipkaart in te voeren afhankelijk gesteld van mijn «go besluit». Bedrijven zullen hun contracten met de toeleverende industrie niet definitief maken voordat ik een «go besluit» heb genomen.

Door het besluit nu te nemen voorkom ik dat er een patstelling ontstaat, waarin iedereen op elkaar wacht. Dat is niet nodig, omdat aan de randvoorwaarden voor een positief besluit is voldaan.

Het is, gelet op een beheerste voortgang van het project, verantwoord en nodig dat ik nu een besluit neem over de landelijke introductie en daarvoor de Rijksmiddelen ter beschikking stel. Daarom zou ik het op prijs stellen nog voor het zomerreces met u overleg te voeren over mijn besluit.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

Toelichting

Hieronder licht ik mijn oordeel toe dat aan de twee randvoorwaarden die ik u in mijn brief van 16 februari 2005 (DGP/MDV/u.05 00300) heb meege-deeld, is voldaan.

Aan de voorwaarden die ik heb gesteld aan een «go besluit «is voldaan

Een «go besluit» heb ik afhankelijk gesteld van twee randvoorwaarden:

1. overeenstemming met de decentrale overheden over financiering en migratie;
2. uit de launch in Rotterdam blijkt dat invoering in geheel Nederland verantwoord is.

De eerste voorwaarde moest worden aangetoond door het tekenen van 18¹ bestuursovereenkomsten, de tweede voorwaarde moest worden aangetoond door een positieve evaluatie van de launch in de Rotterdamse regio zowel op het gebied van de bewezen functionaliteit van het systeem, de techniek als de klantacceptatie.

Voorwaarde #1: overeenstemming over financiën en migratie

De bestuursovereenkomsten

Ik had reeds met 12 van de 18 decentrale overheden een bestuurs-overeenkomst gesloten. De andere zes decentrale overheden hebben mij na het Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB) van 1 juni 2006 bevestigd zeer snel te zullen tekenen.

Ik stel hiermee vast dat we het eens zijn geworden over de Rijksbijdrage, de verdeling ervan en de migratiedata. Hieronder ga ik in op de afspraken die ik heb gemaakt met decentrale overheden.

Afspraken over de financiën naar aanleiding van de MKBA 2006

Ik heb in mijn brief van 7 maart 2006 (kamerstuk 23 645, nr. 135)) aangegeven dat uit de actualisatie van de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse blijkt dat de businesscase voor de «BV Nederland» nog steeds positief is. Landelijke invoering van de OV-chipkaart levert dus meer op dan het kost. Het positieve saldo² bedraagt tussen de € 40 miljoen en € 860 miljoen.

Economisch gezien is de OV-chipkaart dus een verantwoorde beslissing. Uit de MKBA 2003 bleek reeds dat zonder een bijdrage van het Rijk de OV-chipkaart waarschijnlijk niet in geheel Nederland ingevoerd kan worden, omdat:

1. de kost voor de baat uitgaat. Dat wil zeggen dat er een omvangrijke investering vereist is, voordat de baten beschikbaar komen. Ook het naast elkaar bestaan van het chipkaartsysteem en het NVB (de strip-penkaart) levert een omvangrijke migratielast op;
2. de kosten en baten niet gelijk over alle partijen verdeeld zijn.

In 2004 heb ik met de decentrale overheden overeenstemming bereikt over een maatwerkregeling van € 90 miljoen. In 2006 heb ik de MKBA laten actualiseren. Hieruit blijkt dat de aannames van 2003 in essentie nog steeds geldig zijn.

¹ Met Groningen en Drenthe die een gezamenlijk OV-bureau hebben, sluit ik één bestuursovereenkomst.

² Dit betreft de Netto Contante Waarde (NCW) per 1-1-2003 bij een reële disconteringsvoet van 7%. Dit laatste betekent dat bij een NCW van 0 een rendement van 7% op investeringen is inbegrepen. Daar waar de NCW groter is dan 0 stijgen de rendementen op de investeringen.

Er komen hieruit wel drie nieuwe knelpunten naar voren:

1. in de migratieperiode is de kaartprijs van € 7.50 aan de hoge kant, gezien het feit dat de reiziger nog niet alle voordelen van de OV-chipkaart kan genieten;
2. in de beginperiode is voor de reiziger een uitgebreider distributienetwerk wenselijk dan waarmee in 2003 rekening werd gehouden;

3. uit de businesscase blijkt dat de investeringskosten van de decentrale overheden bij de start van de OV-chipkaart, zich pas op termijn gaan terugverdienen.

Bij het zoeken naar een gepast maatregelenpakket en de verdeling ervan heb ik de volgende uitgangspunten gehanteerd.

1. Alle decentrale overheden moeten een gezonde businesscase hebben, zodat geen enkele decentrale overheid hoeft te snijden in OV-budgetten, enkel als gevolg van de invoering van de OV-chipkaart;
2. Bij het zoeken naar oplossingen heeft de klantacceptatie centraal gestaan.

Ik heb met de decentrale overheden overeenstemming bereikt over een maatregelenpakket dat voldoet aan bovenstaande uitgangspunten.

In totaal draagt het ministerie € 129 miljoen bij aan de invoering van de OV-chipkaart. Dit bedrag bestaat uit de reeds eerder toegezegde € 90 miljoen en extra bijdrage van € 39 miljoen. Tevens haal ik € 76 miljoen uit de BDU naar voren en financier ik de decentrale overheden feitelijk voor.

Ik heb daarnaast met de decentrale overheden afgesproken dat ik een budgetreservering zal doen van € 15 miljoen. Dit geld komt niet eerder dan 2009 beschikbaar en alleen als er zich ondanks goed management door de decentrale overheden, zich alsnog nader benoemde tegenvallers voordoen.

Het gaat dan met name om zaken als noodzakelijk gebleken extra kosten op distributiegebied en om onvermijdbare kosten voor chipkaartapparatuur. Deze laatste kosten mogen alleen betrekking hebben op apparatuur waarvan komt vast te staan dat de vervoerder ze door de korte restduur van een concessie niet volledig heeft kunnen afschrijven en na afloop van de concessie ook niet op andere concessies kan inzetten.

Over de regionale treindiensten onder decentrale verantwoordelijkheid zijn de volgende afspraken gemaakt. Alle regionale treindiensten die tot en met 2003 zijn gedecentraliseerd zijn meegenomen in de MKBA. Daarnaast heb ik voor deze regionale treindiensten al eerder de afspraak gemaakt dat ik – omwille van de nationale kaartintegratie – een vergoeding voor de huur van NS-kaartautomaten geef tot het moment van introductie OV-chipkaart. Over de regionale treindiensten die vanaf 2003 zijn (en nog worden) gedecentraliseerd heb ik in het bestuurlijk overleg van 8 maart 2005 afgesproken dat ik de bestaande afspraak over mijn vergoeding van de huur van de NS-kaartautomaten tot het moment van de introductie van de OV-chipkaart handhaaf. De introductie van de OV-chipkaart op deze regionale treindiensten is vervolgens integraal onderdeel van langlopende aanbestedingen met vaak forse investeringen. Omdat de praktijk uitwijst dat bij een aanbesteding van zulke grote contracten de invoering van de OV-chipkaart geen specifiek probleem oplevert, stel ik geen extra middelen hiervoor beschikbaar. Immers de nieuwe vervoerder kan de OV-chipkaart over een periode van 10 à 15 jaar terugverdienen. Deze afspraken hebben hun beslag gekregen in de decentralisatie van de regionale treindiensten tot nu toe.

Genoemde maatregelen hebben de volgende effecten.

1. Alle decentrale overheden hebben een gezonde businesscase¹. Hiervoor heb ik de reeds gereserveerde € 9 miljoen gebruikt en tevens € 5 miljoen extra beschikbaar gesteld en bovendien € 76 miljoen voor-gefinancierd;
2. De reiziger krijgt eenmalig een korting van gemiddeld 50% op de aanschafprijs van de OV-chipkaart. Ik heb hiervoor € 14 miljoen extra beschikbaar gesteld;

¹ Gezond houdt in: een Netto Contante Waarde van nul of meer en een terugverdientijd van 3 à 4 jaar.

3. De reiziger wordt een passend distributienetwerk geboden. Ik heb hiervoor € 20 miljoen extra beschikbaar gesteld. Hiermee draagt het Rijk ruim 50% van de meerkosten.

Met deze maatregelen hebben de decentrale overheden voldoende geld beschikbaar voor de landelijke invoering van de OV-chipkaart. Tevens kunnen zij de reiziger een goedkopere chipkaart aanbieden en een voldoende distributienetwerk.

De decentrale overheden onderschrijven deze conclusie. Zij tekenen aan dat zij een risico zien in de eenmalige opbrengstderiving van de bedrijven als gevolg van de overgang van het NVB naar de OV-chipkaart. De bedrijven geven aan dat zij door het nieuwe stelsel van afspraken hun vervoersprestaties betaald krijgen op het moment dat ze worden geleverd, daar waar in het huidige systeem bedrijven inkomsten ontvangen uit de verkoop van strippenkaarten voordat er daadwerkelijk mee wordt gereisd. Voor mij is dit evenwel geen aanleiding om een extra Rijksbijdrage te verstrekken. Met name omdat een en ander afhankelijk is van de interne bedrijfsvoering van de bedrijven en samenhangt met afspraken die de sector onderling maakt met betrekking tot de afrekening en bevoorschotting van de vervoersprestaties.

Afspraken over de migratie

De launch in Rotterdam leert dat de invoering stap voor stap moet gebeuren, met name om de reiziger te vrijwaren van kinderziektes aan het systeem. Gezamenlijk onderzoek dat ik met de decentrale overheden en de bedrijven heb gedaan naar de haalbaarheid van de migratie wijst uit dat landelijke invoering per 1-1-2008 een te optimistische planning is. Rekening houdend met eventuele tegenvallers, is het realistischer ervan uit te gaan dat het systeem medio 2008 volledig operationeel is op landelijk niveau.

Vandaar dat ik voor de afbouw van de organisatie rond de nationale vervoerbewijzen als einddatum 1-1-2009 hanteer. Zodoende hoeven eventuele tegenvallers geen negatieve consequenties te hebben voor de reiziger. Immers het NVB kan gewoon in de lucht blijven, totdat de laatste concessie is overgegaan op de OV-chipkaart. In de MKBA 2003 is rekening gehouden met dit scenario. Dat betekent dat dit scenario geen nieuw financieel knelpunt oplevert.

In het NMB van 1 juni 2006 heb ik met de decentrale overheden afgesproken dat de verhoogde migratiebijdrage en de nieuwe data waarop de migratie is afgerond, in de bestuursovereenkomsten worden vastgelegd.

Voorwaarde # 2: uit de launch in Rotterdam moet blijken dat invoering op nationale schaal verantwoord is.

De launch heb ik beoordeeld aan de hand van de volgende vijf aspecten (zie ook mijn brief van februari 2005).

- a. Techniek: met de RET, Connexxion en Trans Link Systems heb ik afgesproken dat zij zullen verklaren dat het systeem voldoet aan de gestelde eisen;
- b. Klantacceptatie: uit reizigersonderzoek moet blijken dat de klanten waaronder de kwetsbare groepen het systeem accepteren;
- c. Dertien functionele eisen van de decentrale overheden: met de RET en Connexxion heb ik afgesproken dat zij zullen verklaren dat het systeem voldoet aan de dertien functionele eisen van de decentrale overheden;
- d. Opschaalbaarheid: met Trans Link Systems heb ik afgesproken dat zij mij zullen aantonen dat het betaalsysteem geschikt is om als landelijk verrekensysteem te dienen. Tevens heb ik onafhankelijk onderzoek laten doen naar de haalbaarheid van de migratie;

- e. Verkrijgbaarheid: met de bedrijven is afgesproken dat zij een voorstel doen voor de distributie van kaart en saldo en deze afstemmen met de decentrale overheden en de consumentenorganisaties.

Ad a. Techniek

Met de RET, Connexxion en Trans Link Systems heb ik afgesproken dat zij mij de informatie verschaffen om de conclusie met betrekking tot dit aspect te trekken.

Van RET, Connexxion en Trans Link Systems heb ik de volgende informatie ontvangen.

- De RET en Connexxion hebben een verklaring opgeleverd dat het systeem beschikt over de overeengekomen functionaliteit. Zij komen tot deze conclusie door een zorgvuldig opleverings- en testtraject. Tevens gaat de verklaring in op omvang van de invoering en de wijze waarop nu met de OV-chipkaart kan worden gereisd (bijlage 2);¹
- Trans Link Systems heeft een verklaring opgeleverd van een auditor dat de processen in de Centrale Backoffice correct verlopen (zie bijlage 3);¹
- De RET heeft de resultaten van onderzoek door TNO opgeleverd waaruit blijkt dat de invoering van de OV-chipkaart in een tram-omgeving gegeven de specifieke omstandigheden op tram geen onoverkomelijke technische problemen oplevert.

De door mij eveneens gevraagde verklaring dat de bedrijven de industrie ontslaan van de verdere verplichtingen omdat vastgesteld kan worden dat het systeem de overeengekomen beschikbaarheid (betrouwbaarheid) heeft gekregen, konden de bedrijven nog niet leveren. De poortjes in Rotterdam functioneren voldoende om het systeem vrij te geven voor grote aantalen reizigers, maar de RET wil de industrie pas dechargeren zodra de poortjes voldoende storingsvrij zijn. Overigens functioneren de kaartlezers in bussen wel op het afgesproken betrouwbaarheidsniveau. Connexxion en de RET benadrukken dat incidentele storingen aan de apparatuur niet ten koste zullen gaan van de reizigers. Voor de RET en Connexxion is er geen aanleiding meer om opschaling naar grote groepen reizigers uit te stellen.

Ik trek uit de mij aangeleverde informatie de conclusie dat de techniek voldoende functioneert om de OV-chipkaart in geheel Nederland in te voeren.

Ad 2. Klantacceptatie

Uit de resultaten van klantpanels bij Connexxion en RET, de communicatiemonitor en het onlangs gehouden klantonderzoek in Rotterdam, blijkt dat de reiziger deze wijze van betalen in het openbaar vervoer waardeert. Een meerderheid van de Rotterdamse OV-reizigers geeft de OV-chipkaart een ruime voldoende. Uit het klantonderzoek blijkt dat de reiziger in Rotterdam van mening is dat de OV-chipkaart een goede ontwikkeling is die het reizen gemakkelijker maakt, vooral als deze landelijk is ingevoerd. Aandachtspunten zijn er voor de betrouwbaarheid van het systeem en een verbetering van de (prijs)informatie (zie bijlage 4)¹.

Ook uit onderzoek onder de zogenaamde groep «mensen met een mobiliteitsbeperking» blijkt dat het systeem voor deze groep mensen voldoende gebruiksvriendelijk is. Wel hebben blinden en slechtzienden aanbevelingen gedaan voor geleidelijnen en het plaatsten van de apparatuur op stations volgens vaste regels en vaste plaatsen. De RET en Connexxion hebben mij meegedeeld dat zij bij de verdere implementatie rekening zullen houden met de aanbevelingen. De conclusies zullen eveneens met de overige bedrijven en decentrale overheden worden gedeeld.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Uit bovengenoemde rapportages trek ik de conclusie dat de klant de OV-chipkaart accepteert en dat een hoge waardering van de klant mogelijk is, zodra deze in het gehele land is ingevoerd. Voor mij weegt hierbij zwaar dat ook de groep «mensen met een mobiliteitsbeperking» aangeeft dat het systeem ook voor hen voldoende gebruiksvriendelijk is.

Ad 3. Dertien functionele eisen.

Ten behoeve van de decentrale overheden heb ik Connexxion en de RET gevraagd om een verklaring dat en hoe het systeem hieraan voldoet.

Uit deze verklaring blijkt dat het systeem voldoet aan de dertien eisen met uitzondering van twee eisen waaraan het systeem nog niet volledig voldoet.

- *De OV-functie op een OV-chipkaart moet verschillende klantproposities kunnen faciliteren*

Omdat de groepsreis gegeven het principe «one man, one card» niet mogelijk is, kan niet gesteld worden dat het systeem alle proposities zoals ze nu bestaan, kan faciliteren. Overigens was dit gegeven het systeem voor alle partijen vanaf het begin zonder meer duidelijk.

- *De eis dat het chipkaartsysteem toegankelijk moet zijn voor alle vervoerders*

De kern van deze eis (zoals is verwoord in het afsprakenkader OV-chipkaart van 12 april 2002) is: «Het systeem moet open zijn en voor elke deelnemer en tegen gelijke voorwaarden toegankelijk».

Er is op diverse wijze door het ministerie van Verkeer en Waterstaat onderzoek verricht naar de mate waarin aan deze eis wordt voldaan.

De juridische structuur waarbinnen niet-aandeelhouders van T.L.S. kunnen deelnemen aan het systeem

In mei 2005 is door de juridische dienst van Verkeer en Waterstaat in samenwerking met het kantoor van de Landsadvocaat ten kantore van TLS onderzoek gedaan naar de juridische structuur waarbinnen andere bedrijven dan de TLS-partners kunnen deelnemen aan het OV-chipkaart systeem. Een conclusie van dit onderzoek was dat deelname van andere vervoerders geheel zal geschieden op basis van objectieve, transparante en non-discriminatoire voorwaarden.

Open architectuur

Vervolgens is in november 2005 en in februari 2006 door het ministerie van Verkeer en Waterstaat bij TLS en bij verschillende vervoersondernemingen, waar onder niet TLS-partners, onderzocht in welke mate aangetoond is dat er sprake is van een open architectuur van het OV-chipkaartsysteem waar apparatuur op aangesloten kan worden van andere leveranciers dan het East West consortium. In deze onderzoeken zijn diverse positieve ontwikkelingen op dit punt gesignaleerd. Hierover heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat in de brieven van 7 december 2005 en 7 maart 2006 aan de Tweede Kamer gerapporteerd. Zo zijn er door vervoerders en Trans Link Systems reeds contracten gesloten met ProData, Ascom, Austriacard, Novacard en Magna Carta. Er zijn echter nog geen producten voor het OV-chipkaartsysteem van andere leveranciers (behoudens de kaarten van Austriacard en Novacard) door TLS gecertificeerd en aangesloten op het OV-chipkaartsysteem. Hiermee is het feitelijke bewijs omtrent (de kwaliteit van) de open architectuur nog niet geleverd.

Geconcludeerd wordt dat de condities voor toegang van alle vervoerders aan het OV-chipkaartsysteem in juridisch opzicht goed zijn en dat er positieve ontwikkelingen zijn op het punt van de open architectuur. Het is nog te vroeg om te concluderen dat ook de feitelijke toegang van andere vervoerders met OV-chipkaartapparatuur van andere leveranciers tot het OV-chipkaartsysteem eenvoudig zal zijn.

Ik trek uit deze informatie de conclusie dat aan de dertien functionele eisen in voldoende mate wordt voldaan.

Ad 4. Opschaalbaarheid

Trans Link Systems heeft aan mij een schaalbaarheidsrapport opgeleverd (zie bijlage 6)¹. Daaruit blijkt dat de Centrale Backoffice tot een landelijk verrekensysteem kan worden uitgebouwd. De capaciteit van het systeem is voldoende om straks de transacties van alle reizigers in Nederland te kunnen verwerken.

Daarnaast heeft LREHC² op mijn verzoek het realiteitsgehalte van de planning van de decentrale overheden en de bedrijven beoordeeld. Uit dit onderzoek blijkt naast bovenstaande conclusie over de einddatum van de migratie, tevens dat de techniek geen knelpunt hoeft te vormen voor landelijke invoering.

Bij de conclusie over de opschaalbaarheid moet men zich realiseren dat de uitbouw naar een landelijk systeem uitgevoerd wordt in een decentrale omgeving. Dat wil zeggen dat alle bedrijven ieder de OV-chipkaart in hun bedrijf moeten invoeren.

Met bovenstaande nuance trek uit de mij ter beschikking gestelde informatie de conclusie dat het systeem opschaalbaar is tot een landelijk systeem.

Ad 5. Verkrijgbaarheid

Met de vervoerbedrijven heb ik afgesproken dat zij voor het «go besluit» een distributiestrategie opleveren, omdat ik het belangrijk vind dat reizigers op acceptabele wijze aan een chipkaart en saldo kunnen komen.

In februari 2006 hebben de vervoerbedrijven deze distributiestrategie opgeleverd. De decentrale overheden ondersteunen de strategie. In mijn brief van 7 maart 2006 heb ik dat ook toegelicht.

Om de OV-chipkaart een succes te laten worden is distributie een belangrijke randvoorwaarde. De OV-bedrijven hebben zich daarom ten doel gesteld een service- en distributienetwerk op te zetten met de volgende kenmerken:

- Het is éénduidig en herkenbaar. Door landelijk maximale uniformiteit in de distributiekanaal na te streven weet de reiziger waar hij/zij welke producten en services kan verwachten
- Het is toegankelijk zodat de reiziger in heel Nederland met weinig inspanning toegang tot het OV heeft
- Het faciliteert een soepele overgang naar nieuwe, efficiëntere routines voor reizigers

De distributiestrategie heeft als uitgangspunt: het bieden van maximaal gemak voor de klant tegen aanvaardbare kosten.

De nadere uitwerking van strategie naar het operationele niveau is een verantwoordelijkheid van de vervoerders, die dit samen met de decentrale overheden verder hebben opgepakt.

Aan deze distributiestrategie en het bestuurlijk overleg hierover ontleen ik het vertrouwen dat de klant de verkrijgbaarheid van de OV-chipkaart en het saldo als voldoende zal beoordelen.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

² Lloyd's Register Transport&Infrastructure en Horvat&Partners – Rotterdam.

Samenvattend

Zowel de overeenstemming met de decentrale overheden als de resultaten van de invoering in Rotterdam op de vijf bovenstaande aspecten geven mij voldoende vertrouwen om de conclusie te trekken dat invoering van de OV-chipkaart in geheel Nederland verantwoord is.

Gezamenlijke communicatiecampagne

Zoals eerder toegezegd geef ik u in bijlage 5¹ inzicht in de communicatiecampagne. Het doel van de campagne is het verhogen van de bekendheid van de OV-chipkaart en het Nederlands Publiek (OV-reizigers en niet OV-reizigers) gefaseerd voor te bereiden op deze nieuwe manier van reizen en betalen.

De campagne legt een basis voor de regionale en lokale marketing- en communicatie-campagnes van de diverse vervoerders.

Privacy

Sinds maart zijn intensieve gesprekken gevoerd met zowel de NS (representant van de vervoerders) als het CBP. De vraag hierbij is voor welke doelen en welke mate het is toegestaan om binnen het toekomstige OV-chipkaartsysteem persoonsgegevens van klanten te verwerken. In bijlage 6 geef ik u de stand van zaken en vooruitzichten ten aanzien van het vraagstuk van de privacy.

Vervolg

Landelijk afschaffen NVB

Het «go besluit» is de start van de verdere uitrol van het OV-chipkaartsysteem. Wanneer het OV-chipkaartsysteem landelijk functioneert, is het mijn verantwoordelijkheid om het stelsel van nationale vervoerbewijzen (NVB) definitief in geheel Nederland af te schaffen. In het proces tussen het «go besluit» en het definitief afschaffen van het NVB moet onderscheid gemaakt worden tussen de landelijke introductie van de OV-chipkaart enerzijds en het landelijk afschaffen van het NVB anderzijds. Op basis van de huidige inzichten is afronding van de landelijke introductie van de OV-chipkaart medio 2008 reëel. Dat betekent dat alle OV-reizigers in Nederland in bus, trein, tram en metro met de OV-chipkaart kunnen reizen, het distributienetwerk operationeel is en het overgrote deel van de reizigers in het bezit is van een OV-chipkaart. Na een duale fase, waarin zowel het NVB als de OV-chipkaart als vervoerbewijs geaccepteerd worden, zal ik het NVB uiterlijk 1-1-2009 landelijk afschaffen. Op dat moment is de OV-chipkaart het landelijk vervoerbewijs.

Stapsgewijs

De introductie van de OV-chipkaart zal stapsgewijs plaatsvinden, waarbij er sprake zal zijn van een voor- en achterhoede. Het verwachte tempo is allereerst afhankelijk van hoe ver de vervoerders zijn met de voorbereidingen. Vanzelfsprekend kunnen vooral de launchbedrijven de OV-chipkaart op basis van hun Rotterdamse ervaringen snel in hun overige concessies uitrollen. Voor de overige bedrijven is een langere voorbereiding nodig, waarbij ze overigens wel voordeel hebben van de «lessons learned» in Rotterdam. Daarnaast is de aanbestedingskalender een bepalende factor. Over het algemeen geldt voor concessies die per 1-1-2007 en 1-1-2008 ingaan, dat de invoering van de OV-chipkaart onderdeel vormt van de nieuwe concessie. De concessies met ingangsdatum 1-1-2007 hebben dan een jaar om de OV-chipkaart in te voeren. Voor de concessies met ingangsdatum 1-1-2008 geldt dat het systeem zo snel mogelijk na ingang van de concessie operationeel moet zijn. Voor testen en het stabiel krijgen van het systeem is na start van de concessie mini-

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

maal 3 tot 6 maanden nodig. De laatste concessies kunnen 1 juli 2008 gereed zijn.

Ik wil het aantal momenten dat het NVB in delen van Nederland wordt afgeschaft beperken en de versnippering tegengaan, omwille van de helderheid voor de reizigers.

Ik heb daarom het volgende scenario voor ogen:

- Tweede kwartaal 2007 afschaffen NVB in Rotterdam;
- Vierde kwartaal 2007 afschaffen NVB in Zuidvleugel Randstad
- 1 januari 2009 afschaffen NVB in de rest van Nederland

Ik stuur hierop aan de hand van de implementatieplannen, die de decentrale overheden op basis van de gesloten bestuursovereenkomsten aan mij moeten overleggen.

Bepaalde regio's willen mogelijk het NVB eerder afschaffen dan in bovenstaand scenario. Een verzoek van een bepaalde regio om het NVB toch eerder af te schaffen, kan ik alleen in behandeling nemen als de desbetreffende decentrale overheid aantoont dat dit verantwoord is en toegevoegde waarde heeft voor de reiziger en vervoerder. Regio's kunnen in overleg met mij wel eerder starten met de afbouw van de verkoop van het NVB.

Voorwaarden voor afschaffen strippenkaart

Aan de stapsgewijze afschaffing van het NVB verbind ik voorwaarden. Het bestuur van de betrokken decentrale overheid dient een onderbouwd verzoek tot ontheffing bij mij in. Daarin dient aangetoond te zijn dat:

- het systeem operationeel en stabiel is;
- het distributieapparaat beschikbaar is;
- de studenten een OV-chipkaart hebben;
- jaarabbonnementhouders over zijn op een vervangende propositie of de mogelijkheid hebben om hun bestaande abonnement op de OV-chipkaart te laten plaatsen;
- er tijdig wordt gecommuniceerd, zodat de strippenkaarten kunnen worden opgebruikt wanneer geen restitutie plaatsvindt.

Gebieden die in aanmerking wensen te komen voor een ontheffing voordat aangrenzende gebieden het NVB afschaffen en overgaan op de OV-chipkaart, dienen in aanvulling hierop aan te tonen dat:

- reizigers niet worden geconfronteerd met een kostenstijging, omdat ze verplicht zijn om met NVB én OV-Chipkaart te reizen;
- er afspraken zijn met aangrenzende decentrale overheden en vervoerders over overstappende reizigers. Hierbij dienen de consumentenorganisaties betrokken te zijn.

Ik kan alleen instemmen met de *afbouw* van de verkoop van het NVB als samenhangende regio's een plan bij mij indienen dat minimaal aan de volgende voorwaarden voldoet:

- het systeem is operationeel en vrijgegeven voor reguliere kaarthouders;
- het distributieapparaat is in voldoende mate aanwezig;
- aantoonbaar soepele overgang van NVB naar OV-chipkaart voor reizigers;
- voldoende aankoop-alternatieven voor overstappende reizigers naar niet gemigreerd gebied;
- het plan wordt onderschreven door de betreffende decentrale overheden, vervoerder(s) en VBN, waarbij de consumentenorganisaties en omliggende decentrale overheden zijn betrokken.

De daadwerkelijke afbouw van de verkoop kan pas starten drie maanden nadat V&W heeft ingestemd. Deze periode is nodig om alle verkooppunten te informeren, verkoopsystemen aan te passen en de contracten met wederverkopers op te zeggen of te wijzigen.

Introductie OV-chipkaart bij NS

Uiteindelijk dient de reiziger in Nederland met één OV-chipkaart met het openbaar vervoer te kunnen reizen. Dat betekent dat naast het stad- en streekvervoer ook de spoorvervoerders de OV-chipkaart moeten implementeren. De NS heeft een inspanningsverplichting tot introductie van de OV-chipkaart op het hoofdrailnet in 2008. In mijn brief van 7 maart 2006 heb ik de resultaten van het onafhankelijk onderzoek naar de planning van NS en de afhankelijkheden met het stads, en streekvervoer aan u gepresenteerd. NS stuurt op landelijke implementatie op het hoofdrailnet per 31 maart 2007. Op dat moment kunnen reizigers bij NS met de OV-chipkaart reizen in het gehele land. In de periode erna wordt de verkoop van papieren kaartjes afgebouwd, resulterend in het definitief afschaffen van reizen bij NS met papieren kaartjes. Hoe lang deze duale fase bij NS gaat duren is nog niet exact bekend. Hierop studeert de NS nog. Daarbij betrekken ze hun leerervaringen in de launch op de Hoekse Lijn. Meer duidelijkheid kan NS hierover dit najaar geven.

De voorbereidingen van de landelijke introductie verlopen volgens planning. NS is eind maart 2006 gestart op de treindienst Rotterdam CS – Hoek van Holland met begeleide testreizigers. Medio mei 2006 is overgegaan naar de fase waarin testreizigers onbegeleid met het systeem reizen. NS heeft inmiddels het besluit genomen om vanaf 19 juni 2006 op te schalen naar 80 000 testreizigers. Eind oktober 2006 neemt NS het definitieve besluit – op basis van positieve ervaringen in de launch – tot de landelijke uitrol van het OV-chipkaartsysteem op het hoofdrailnet. Deze uitrol dient volgens NS-planning 31 maart 2007 gereed te zijn. NS maakt een onderscheid tussen electronic ticketing (het reizen met de OV-chipkaart) en de beheerste toegang van stations (het afsluiten van stations). De uitrol van de beheerste toegang stations loopt door tot in 2008.

Bijlagen

- 1 – Afschrift brief aan Consumentenorganisaties
- 2 – Verklaring functionele acceptatie RET en Connexion
- 3 – Verklaring TLS opschaalbaarheid
- 4 – Klantacceptatie Rotterdam
- 5 – Communicatiecampagne
- 6 – Privacy