

Vergaderjaar 2013–2014

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 548**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 oktober 2013

Tijdens het Algemeen Overleg OV, Taxi en OV-chipkaart van 1 oktober jl., heb ik u toegezegd om u nog dezelfde week te informeren over de planning van een zestal onderwerpen die staan in de 8<sup>e</sup> Voortgangsbrief van 23 september 2013 (Kamerstuk 23 645, nr. 546). Met deze brief geef ik hier invulling aan, waarbij ik vooraf kort de context schets.

In de 8<sup>e</sup> Voortgangsbrief heb ik mijn aanpak gepresenteerd om de OV-chipkaart gebruiksvriendelijker te maken en het systeem erachter te verbeteren en heb ik de voortgang geschetst op een aantal actuele (concessiegrens overstijgende) onderwerpen. Mijn aanpak heeft niet alleen als doel om de knelpunten van vandaag de dag aan te pakken, maar juist ook om een fundament te leggen voor de toekomst.

In mijn aanpak – die ik heb getypeerd als «geconditioneerde zelfregulering»- maak ik een onderscheid tussen drie sporen: Beleid, Uitvoering en Toezicht.

- *Beleid*: ik bevorder de samenwerking tussen bestaande concessiepartijen via het NOVB, om daar gezamenlijk beleid op concessieoverstijgende zaken te maken;
- *Uitvoering*: ik werk met instemming van alle vervoerders aan de herpositionering van TLS, zodat de concessiehoudende vervoerders invloed krijgen op het bestuur.
- *Toezicht*: ik zorg voor toezicht op het OV betaalverkeer en toegang tot de TLS-diensten;

Ik benadruk dat ik het met de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) ingezette beleid van decentralisatie en tariefvrijheid niet terug wil draaien; het decentrale concessiestelsel blijft gehandhaafd. Als partijen er onderling niet uitkomen, wil ik echter kunnen ingrijpen. Daarom breng ik een kleine wijziging aan in de balans tussen rijks- en decentrale bevoegdheden in de Wp2000. Dit doe ik vanuit het belang van de reiziger, die snel,

betrouwbaar, veilig en met gemak van deur tot deur wil reizen. Zo kan ik de nationale publieke belangen borgen, wanneer zelfregulering tekort schiet.

De planning van de zestal onderwerpen is als volgt.

## **1. Werkprogramma NOVB**

In het NOVB vindt besluitvorming plaats over landelijke of concessiegrens overschrijdende onderwerpen. Om de besluitvormingsstructuur van het NOVB te versterken, hebben partijen spelregels vastgesteld over de werkwijze en het vastleggen van afspraken. Het NOVB stelt een meerjarig werkprogramma op voor de periode 2014–2016. De consumentenorganisaties hebben een adviesrol bij het opstellen en uitvoeren van dit werkprogramma. Over het werkprogramma van het NOVB ga ik niet alleen. Hier beslist het NOVB over. Ik verwacht het werkprogramma begin 2014 namens het NOVB aan u te kunnen toezenden.

## **2. Herpositionering TLS**

De herpositionering van TLS, oftewel de uitvoeringsorganisatie voor het Nederlandse OV-betalen, heeft als een doel een transparant, efficiënt en klantvriendelijk OV-Chipkaart systeem te borgen. Dit gebeurt door:

- het verankeren van de publieke belangen in de uitvoering van de OV-chipkaart;
- het creëren van een governance model waarin alle concessiehouders een gelijkwaardige positie hebben, zodat ze samen sturen op een efficiënte en transparante «kassa van het OV»;
- TLS een goede uitvoeringsorganisatie te laten zijn van het beleid dat door de nieuwe governance structuur en in het NOVB wordt gemaakt;
- het mogelijk te maken om innovatieve producten vanuit de markt te realiseren en andere aanbieders van mobiliteitskaarten toe te staan.

Aandachtspunt bij het herpositioneren van het Nederlandse OV-betalen is dat er geen sprake is van een zogenaamde «greenfield» situatie; het huidige bedrijf TLS vormt nu eenmaal het startpunt. Daarom is de eerste stap in de herpositionering dat eerst alle concessiehouders zich via een intentieverklaring binden aan een nieuw governance model, waardoor alle concessiehouders een gelijkwaardige positie en gedeelde verantwoordelijkheid krijgen binnen het Nederlandse OV-betalen.

De toekomstvisie op het OV-betaalsysteem zal in de fase na het ondertekenen van de intentieverklaring door de concessiehouders verder worden uitgewerkt. Dit is in lijn met de gekozen sturingsaanpak van «geconditioneerde» zelfregulering.

In dit nieuwe governance model – waar alle vervoerders eigenaar zijn van TLS – is het aan de vervoerders om gezamenlijk te bezien hoe zij de uitvoeringsorganisatie (TLS) efficiënter willen maken en of zij in de toekomst activiteiten willen overdragen aan andere uitvoerders dan TLS.

De onderzoeken ten behoeve van het nieuwe governance model TLS zijn in de afrondende fase. De vervoerders zijn voornemens dit najaar hierover een intentieverklaring te ondertekenen. Zodra dit gereed is, kan ik u conform mijn toezegging tijdens het debat op 1 oktober en de motie Haverkamp via een technische briefing voor het kerstreces verder informeren.

### **3. Wetgeving**

Zoals ik in de Hoofdlijnennotitie Wetgevingstraject OV-Chipkaart heb aangegeven, gaat wetgeving in twee stappen. Eerst moeten grondslagen en bevoegdheden voor het rijk in de wet worden vastgelegd. Daarna kunnen inhoudelijke regels bij algemene maatregel van bestuur worden gesteld. Deze regels grijpen aan bij het beleid en de uitvoering van concessiepartijen in het openbaar vervoer en het daarop te houden toezicht door I&M (ILT) of de ACM. Voordat ik een wetsvoorstel bij de Tweede Kamer kan indienen moet ik de volgende stappen doorlopen:

- interdepartementale afstemming
- behandeling door de overlegorganen van I&M (OIM)
- instemming van de ministerraad
- advies van de Raad van State

Op basis van gemiddelde doorlooptijden verwacht ik in september 2014 het wetsvoorstel bij uw Kamer in te dienen. Ik ga hierbij uit van gemiddelde doorlooptijden: als het sneller kan zal ik dat zeker doen.

### **4. OV-producten en tarievenhuis**

In de huidige beleidscontext hebben decentrale overheden de mogelijkheid om regionaal maatwerk te bieden voor de reiziger. Dit biedt voordelen, maar het huidige aanbod van producten is inmiddels versnipperd. Reizigers hebben behoefte aan meer samenhang en een overzichtelijk aanbod, over de grenzen van concessiegebieden heen.

Onder opdrachtgeverschap van het NOVB wordt gewerkt aan een toekomstvaste visie en een overzichtelijk landelijk OV-aanbod voor de reiziger. Hiervoor is inmiddels een goede basis gelegd. Het NOVB bewaakt de voortgang; het OV-producten en tarievenhuis is onderdeel van het werkprogramma van het NOVB. Zodra het NOVB een besluit heeft genomen over een landelijke OV-productenportfolio, naar verwachting in het voorjaar van 2014, zal ik u hierover informeren.

### **5. Incomplete transacties**

Het onderzoek naar de incomplete transacties is naar verwachting begin 2014 gereed. Het NOVB monitort de voortgang. Zodra de resultaten beschikbaar zijn zal ik die aan uw Kamer toesturen.

### **6. Onderzoek Reizen op rekening voor blinden en slechtzienden in stad- en streekvervoer**

De Oogvereniging en de regionale overheden hebben afgesproken om samen naar een oplossing kijken voor blinden en slechtzienden in het stad- en streekvervoer.

Concreet start er nu een werkgroep voor «reizen op rekening» met in -en uitchecken en de mogelijkheid van correctie achteraf. In de werkgroep zijn zowel de overheden, vervoerders als de Oogvereniging vertegenwoordigd. NS en TLS zijn hier eveneens bij betrokken. Dit in de 8<sup>e</sup> Voortgangsbrief aangekondigde onderzoek heeft geen betrekking op de vraag of reizen op rekening technisch mogelijk is, maar op de vraag onder welke voorwaarden dit product kan worden aangeboden, door wie en welke kosten hieraan verbonden zijn. Begin 2014 moet er duidelijkheid zijn over de mogelijkheden van «reizen op rekening».

Ik ga ervan uit dat ik hiermee voldaan heb aan uw verzoek.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld