



MEIJDAM & OVERMARS B.V.
BUREAU VOOR MARKT & OVERHEID

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
De Staatssecretaris van I&M
Mevrouw W.J. Mansveld
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Heerhugowaard, 30 mei 2013

Geachte Mw. Mansveld,

Hierbij informeer ik u over de voortgang van mijn werkzaamheden als kwartiermaker OV-Chipkaart. Uitgangspunt hierbij zijn de opdracht van uw ministerie die mij bij brief van 8 december 2011 is verstrekt en de intentieverklaring van betrokken partijen voor de oprichting van de permanente structuur OV-Chipkaart:

1. Oplossen Dubbel opstaptarief
2. Uitvoeren haalbaarheidsonderzoek invoering enkelvoudig in- en uitchecken
3. Oprichten permanente structuur met doorzettingsmacht voor besluitvorming

Ad. 1 Dubbel opstaptarief (DOT)

Resultaat:

- *Het DOT op het spoor is met ingang van 20 maart 2013 voor alle groepen reizigers opgelost.*
- *Convenant met daarin afspraken tussen vervoerders en concessieverleners over de oplossing en de financieringswijze is gereed en zal ter tekening worden aangeboden aan partijen. De vervoerders hebben reeds schriftelijk aangegeven garant te staan dat het DOT voor de reizigers structureel is opgelost.*

Over DOT bent u separaat uitvoerig geïnformeerd. De vervoerders hebben de oplossing reeds doorgevoerd in het systeem. Sinds 20 maart jl. is het opstaptarief bij reizen met de OV- Chipkaart vergelijkbaar met de situatie die bestond met het papieren treinkaartje. De gekozen oplossing is conform uw opdracht. De afspraken over de oplossing en financieringswijze zijn vastgelegd in een convenant dat gereed is om aan partijen ter tekening aan te bieden. Voor de officiële afronding moeten nog enkele stappen worden doorlopen (o.a. het formele



adviestraject vanuit de consumentenorganisaties). Ik verwacht echter dat dit traject op afzienbare termijn met een succesvolle afloop zal kunnen worden afgerond. Daarmee is dit gedeelte van de opdracht nagenoeg voltooid.

Ad. 2 Haalbaarheidsonderzoek enkelvoudig in- en uitchecken (sicico)

Resultaat:

- *Het haalbaarheidsonderzoek naar invoering van sicico is in december 2012 gereedgekomen.*
- *De adviesbrief over het haalbaarheidsonderzoek is na een uitgebreide consultatieronde u eind april aangeboden.*

Onder mijn leiding is een nader onderzoek uitgevoerd overeenkomstig de kabinetsreactie op het rapport van de Commissie Meijdam. In januari en februari 2013 heb ik vervolgens draagvlakgesprekken gevoerd met betrokken partijen: vervoerders, Prorail, concessieverleners en consumentenorganisaties. Mijn brief met het advies naar aanleiding van het haalbaarheidsonderzoek heb ik op 29 april jl. aan u laten toekomen. Vooralsnog beschouw ik mijn opdracht hiermee, in deze fase, als afgerond.

Ad. 3 Permanente structuur OV- Chipkaart

Resultaat:

- *Mijn rapportage over de modellen ("heavy" en "light") voor de permanente structuur is in april 2012 opgeleverd en in de Tweede Kamer besproken.*
- *Overeenkomstig de motie Haverkamp (23645, nr. 512) is er in oktober 2012 een intentieverklaring opgesteld om op vrijwillige basis tot oprichting van een permanente structuur te komen ("light" variant: binding aan besluiten van permanente structuur op basis van een convenant). Deze intentieverklaring is in december 2012 ondertekend door alle partijen.*
- *Vooruitlopend op de totstandkoming van het convenant en daarmee de oprichting van de nieuwe landelijke organisatiestructuur die knopen kan doorhakken, is het NOVB (permanente structuur i.o.) opgericht.*
- *Tijdens de uitwerking van het convenant is gebleken dat er, geen bestuurlijke bereidheid en draagvlak bestaat te komen tot een organisatie die knopen kan doorhakken, zoals in de intentieovereenkomst was overeengekomen.*
- *Partijen zijn echter wel bereid de op consensus gerichte overlegvorm die men reeds hanteert in het zogenaamde ROVB, in de vorm van een NOVB, te verbreden met de NS en het Rijk. Op basis van overleg en persoonlijk leiderschap wil men komen tot op consensus gebaseerde besluitvorming.*



- *Indien dit niet lukt zal de bewindspersoon desgewenst middels regelgeving een besluit moeten forceren, zoals dit nu reeds het geval is.*

In vervolg op het rapport van de Commissie Meijdam van juni 2011 heb ik eind 2011 opdracht gekregen om met betrokken partijen verschillende varianten voor de permanente structuur met een vorm van doorzettingsmacht te onderzoeken en hiertoe een organisatie op te richten. Deze organisatie moest een krachtige coördinatie en effectieve en efficiënte besluitvorming organiseren op die terreinen die het niveau van een individuele concessie overstijgen en die nationale impact (kunnen) hebben. Voorts zou TLS moeten worden gesplitst in beleidsbepalende en beleidsuitvoerende taken, waarbij de beleidsbepalende taken ondergebracht dienden te worden in de nieuwe organisatie.

Met mijn rapportage van april 2012 heb ik een voorstel gedaan voor de invulling van de permanente structuur en de positionering van TLS. In uw reactie op deze rapportage heeft u bij brief van 19 april 2012 aan de Tweede Kamer instemmend gereageerd op het voorgestelde model voor de permanente structuur, namelijk dat partijen zich binden via een convenant aan een duidelijke oplossingsgerichte agenda en de voorgestelde structuur voor besluitvorming. Daarbij is aangegeven dat uw ministerie zelf zo nodig wettelijke of andere maatregelen neemt indien dit onverhoopt niet op redelijke termijn kan worden gerealiseerd. Voorts is gekozen het dossier herpositionering TLS zelf binnen het ministerie op te pakken en uit te werken en is daarmee losgekoppeld van mijn opdracht.

In oktober 2012 is een intentieverklaring vastgesteld waarin alle betrokken partijen (concessieverleners, vervoerders en consumentenorganisaties) aangeven dat:

"de zorg voor een goede en betrouwbare OV-Chipkaart die het reisgemak van de reiziger vergroot een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle partijen is. Er in de verdere ontwikkeling van de OV-Chipkaart verbeteringen haalbaar en nodig zijn in functionaliteit en gemak voor de reiziger en de aansturing van de OV-Chipkaart door concessiepartijen en dat partijen meerwaarde zien in een hechtere, gestructureerde vorm van gezamenlijk optrekken met als doel bundeling van krachten en een effectieve besluitvorming op voor de OV-Chipkaart cruciale, concessieoverstijgende onderwerpen die een landelijke impact hebben. Dat daar waar nodig ook knopen moeten worden doorgehakt."

Na de ondertekening van de intentieverklaring is, vooruitlopend op definitieve afspraken, alvast een gemeenschappelijk platform voor samenwerking, een Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB), opgericht. Dit NOVB is op 13 februari 2013 voor de eerste keer bijeengekomen. In dit NOVB hebben zitting: het ministerie van IenM, NS, een vertegenwoordiger van de provincies (IPO), een vertegenwoordiger van de stadsregio's (SKvv), een vertegenwoordiger van de



stadvervoerders (GVB) en twee vertegenwoordigers van het streekvervoer (Arriva en Veolia).

Overeenkomstig de intentieverklaring werd in het NOVB de totstandkoming van het convenant voor de oprichting van de permanente structuur ter hand genomen. De afgelopen periode is in het NOVB echter gebleken dat er uiteindelijk toch geen *bestuurlijke draagvlak* is voor de oprichting van een nieuwe organisatie, althans één die kan doorpakken en die de belangen van de concessieoverstijgende reiziger centraal stelt. Bij partijen is er, voorkeur voor een platform dat is gericht op overleg en consensusbesluitvorming. Met de oprichting van het NOVB is dit derhalve feitelijk al gerealiseerd.

De situatie die hierdoor ontstaat, is, naar mijn oordeel, vrijwel identiek aan de tot op heden bestaande situatie. Het rijk en de NS sluiten voor het deel dat hen betreft aan bij de bestaande constructie, die dan als NOVB functioneert. Echter op basis van besluitvorming op basis van consensus. De vraag kan worden gesteld of deze consensusbesluitvorming in het NOVB voldoende is om een doorwerking te hebben naar de achterbannen van de partijen in het NOVB. Hierover zouden naar mijn mening bindende afspraken moeten worden gemaakt om het overleg en de (consensus)besluitvorming niet vrijblijvend te laten zijn. Dit was namelijk de ervaring met de huidige situatie waar we juist van af wilden.

Hierdoor ontstaat een belangrijk bestuurlijk vraagstuk, dat een keuze van u vergt: u moet bepalen of u, bij nader inzien, verder wilt met de bestaande overlegstructuur of dat u vast wilt houden aan de ambitie om een beslisplatform te organiseren, een soort autoriteit die de belangen van de reiziger centraal stelt en hiertoe lijnen uitzet bijvoorbeeld via een oplossingsgericht werkprogramma; een autoriteit die kan ingrijpen als er voor de reiziger geen goede uitkomsten dreigen te komen in het overleg tussen concessiepartijen. Uiteraard zijn hier ook tussenvormen mogelijk.

Met deze brief beschouw ik mijn opdracht als kwartiermaker op dit moment als voltooid. Ik heb met veel plezier mijn voorbereidende werkzaamheden als kwartiermaker op de hierboven genoemde dossiers. Ik spreek de hoop uit daarmee een bijdrage te hebben geleverd aan een goede en betrouwbare OV-Chipkaart die het reisgemak van de reiziger vergroot.

Ik wil op deze plaats de partijen en medewerkers bedanken voor het vele werk dat is verzet. De problematiek rond de OV-Chipkaart vormt een uitdagend project, waar met grote inzet en creativiteit aan is gewerkt.

Het gaat er nu om dat partijen van het NOVB een succes maken door concrete afspraken te maken over een oplossingsgerichte agenda die het reisgemak vergroot. Ik spreek de hoop uit dat dit binnen de gewijzigde opzet goed mogelijk zal blijken



Vanzelfsprekend ben ik graag tot nadere toelichting bereid.

Hoogachtend,

Mr. Henry M. Meijdam
Kwartiermaker OV-chipkaart

Cc. Leden NOVB en partijen die de intentieverklaring hebben ondertekend.

