

Project 001

Eindbeeldstudie

Landelijke dekking OV-chipkaart

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
Documentgegevens	3
Managementsamenvatting	4
1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding – het eindbeeld OV-chipkaart	5
1.2 Doel	5
1.3 Aanpak	5
1.4 Leeswijzer	5
2 Vervoerdiensten	6
2.1 Gebieden die in beperkte mate met het OV-netwerk zijn verbonden	6
2.2 Grensoverschrijdend vervoer	6
2.3 Nachtvervoer per bus-tram-metro	6
2.4 Regiotaxi (OV-taxi)	7
2.5 Buurtbus	7
2.6 Belbus (opstapper)/Lijngebonden taxi	7
2.7 OV over water	7
3 Landelijke dekking, tenzij...	9
3.1 Criteria – landelijke dekking, tenzij...	9
3.2 Gebieden die in beperkte mate met het OV-netwerk zijn verbonden	9
3.3 Grensoverschrijdend vervoer	10
3.4 Nachtvervoer	10
3.5 Regiotaxi	11
3.6 Buurtbus	11
3.7 Belbus/lijngebonden taxi	12
3.8 OV over water	12
4 Conclusies en aanbevelingen	13
4.1 Conclusies	13
4.2 Aanbevelingen	13

Documentgegevens

Versiebeheer

Versie	Datum	Auteur	Wijziging
1	100809	Lieke Hendrix	
2	131009	Lieke Hendrix	Aanpassingen nav overleg in projectgroep
3	150210	Johan Bergmans	Aanpassingen nav overleg in projectgroep
4	270510	Eric Köhler	Toevoeging samenvatting
5	160910	Johan Bergmans	Door Regiegroep geaccordeerde aanpassingen

Betrokken partijen

De volgende personen zijn betrokken bij het opstellen van het document en bevestigen kennis te hebben genomen van de inhoud van dit document en zijn hiermee akkoord.

Naam	Namens	Rol	Datum	Versie
Lieke Hendrix	VenW	Schrijver/secretaris tot nov 09		1
Cees Elzinga	IPO	Projectleider tot jan 10		1 en 2
Johan Bergmans	VenW	Schrijver/secretaris na nov 09		2 en 3
Eric Köhler	SkVV	Lid projectgroep		1,2 en 3
Björn Edelenbos	IPO	Projectleider na jan 10		3

Managementsamenvatting

In de eindbeeldtekst van de consumentenorganisaties staat het volgende: het eindbeeld voor landelijke dekking (het kunnen reizen met de OV-chipkaart) moet voor 100% zijn bereikt op de lijnen en ritten waar nu het NVB geldig is, op het moment waarop in de desbetreffende regio de uitfasering van het NVB een aanvang neemt.'

In dit project, dat alleen betrekking heeft op het regionale openbaar vervoer, wordt beschreven in hoeverre aan deze wens kan worden voldaan, voor zover we dat nu kunnen overzien. De implementatie van OV-chipkaart is altijd gericht geweest op landelijke dekking voor het OV, met als belangrijkste doel kaartintegratie en daarmee gemak voor de klant – 'met één kaart door het OV'. Aanleiding voor het studieproject was het gegeven dat er uitzonderingen geclaimd op genoemde landelijke dekking, zoals bijvoorbeeld door de provincie Fryslân voor de Friese Waddeneilanden.

In het project zijn de vervoersdiensten geïnventariseerd, waarop de vraag van landelijke dekking betrekking kan hebben. Vervolgens is aan de hand van een aantal criteria gekeken naar het invoeren van OV-chipkaart voor deze vervoersdiensten, zowel op korte als lange termijn.

Voor de Friese Waddeneilanden is nog geen volledige duidelijkheid te geven. De provincie heeft in haar concessie met de vervoerder afgesproken een alternatief betaalsysteem te ontwikkelen voor deze eilanden waardoor betalen in de bussen niet meer nodig is. De ideeën van Fryslân moeten nog verder worden uitgewerkt en worden besproken. Overal elders wordt de OV-chipkaart ingevoerd. Dit geldt ook voor belbussen. Voor regiotaxi's, buurtbussen, nachtvervoer en vervoer over water kan dit nog niet op voorhand worden gezegd. Voor deze vervoersdiensten geldt de Regeling nationale vervoerbewijzen nu ook niet, dus in principe verandert er niet veel. Regionaal worden nadere afspraken gemaakt. Dit laatste geldt ook voor grensoverschrijdende lijnen.

Conclusie: met de OV-chipkaart wordt in principe uitgegaan van een landelijke dekking. Het kan echter zijn dat er op enkele plaatsen om pragmatische redenen een uitzondering wordt gemaakt. Het streven is echter om op termijn ook met deze modaliteiten een zoveel mogelijk landelijke dekking te krijgen voor de OV-chipkaart.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding – het eindbeeld OV-chipkaart

Overleg tussen consumentenorganisaties en de partijen verenigd in het regieteam OV-chipkaart heeft geleid tot een gezamenlijk gedragen wens om 15 studieprojecten over het Eindbeeld van de OV-chipkaart uit te voeren. Vanuit de partijen verenigd in het regieteam OV-chipkaart is opdracht gegeven tot het realiseren en faciliteren van deze studieprojecten.

Het vertrekpunt van de studieprojecten wordt gevormd door de elementen die door de consumentenorganisaties zijn geformuleerd en de standpunten van de partijen vertegenwoordigd in de regiegroep.

Het studieproject 'landelijke dekking' is één van de studieprojecten.

De implementatie van de OV-chipkaart is altijd gericht geweest op landelijke dekking voor het OV, met als belangrijkste doel kaartintegratie en daarmee gemak voor de klant – 'met één kaart door het OV'. De partijen betrokken bij de invoering van OV-chipkaart hebben daarover afspraken gemaakt. Aanleiding voor het studieproject was het gegeven dat er overheden en vervoerders zijn die uitzonderingen claimen op de landelijke dekking van de OV-chipkaart, zoals bijvoorbeeld de provincie Fryslân voor de Friese Waddeneilanden. Met het toestaan van uitzonderingen op de landelijke dekking, komt de vraag aan de orde hoe wordt omgegaan met de landelijke dekking van de OV-chipkaart, met name voor een aantal bijzondere vervoersdiensten. Deze vervoersdiensten vertegenwoordigen een klein deel van het totale openbare vervoer.

De opvatting van de consumentenorganisaties is als volgt: 'het eindbeeld voor landelijke dekking (het kunnen reizen met de OV-chipkaart) moet voor 100% zijn bereikt op de lijnen en ritten waar nu het NVB geldig is, op het moment waarop in de desbetreffende regio de uitfasering van het NVB een aanvang neemt.'

Om duidelijkheid te creëren over het principe van landelijke dekking en mogelijke uitzonderingsgronden is afgesproken een notitie op te stellen, die beleid en status voor de landelijke dekking van de OV-chipkaart voor verschillende vervoersdiensten beschrijft.

1.2 Doel

Doel van het project is het bepalen van het beleid en status voor een aantal vervoersdiensten voor de landelijke dekking van de OV-chipkaart.

1.3 Aanpak

Voor het project is een projectopdracht opgesteld. Vanuit de projectopdracht is de volgende aanpak doorlopen. Eerst zijn de vervoersdiensten geïnventariseerd, waarop de vraag van landelijke dekking betrekking kan hebben. Vervolgens is aan de hand van een aantal criteria gekeken naar het invoeren van OV-chipkaart voor deze vervoersdiensten, zowel op korte als lange termijn. Deze analyse is voorgelegd aan DO's en vervoerders via de werkgroep tarieven en vervolgens besproken met vertegenwoordigers van een aantal consumentenorganisaties. De analyse is vervolgens aangevuld en aangepast. Op basis van de aangepaste analyse zijn conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan betreffende het beleid voor landelijke dekking en de status van de vervoerdiensten.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de vervoersdiensten en hun belangrijkste kenmerken kort beschreven. In hoofdstuk 3 worden de criteria toegelicht en toegepast op de vervoersdiensten. Hoofdstuk 4 sluit af met de conclusies en aanbevelingen

2 Vervoerdiensten

In dit hoofdstuk worden de vervoersdiensten beschreven, waarover de vraag voor landelijke dekking kan worden gesteld.

Het gaat dan om:

- Gebieden die in beperkte mate met het OV-netwerk zijn verbonden, zoals Zeeuws Vlaanderen en de Waddeneilanden
- Grensoverschrijdend vervoer
- Nachtvervoer
- Regiotaxi
- Buurtbus
- Belbus/Lijngebonden taxi's
- OV over water

2.1 Gebieden die in beperkte mate met het OV-netwerk zijn verbonden

De bussen op Zeeuws Vlaanderen en de Waddeneilanden zijn slechts in beperkte mate verbonden met het totale OV-netwerk. Op dit moment is het NVB geldig op deze bussen. In Zeeuws Vlaanderen en op Texel wordt de OV-chipkaart ingevoerd. De Provincie Fryslân overweegt om op de Friese Waddeneilanden de OV-chipkaart niet in te voeren. In de rest van de provincie Fryslân wordt betalen met de OV-chipkaart in de bussen wel mogelijk gemaakt.

Over het gebruik van de OV-chipkaart op de Friese Waddeneilanden zijn afspraken gemaakt in de bestuursovereenkomst die de provincie Fryslân met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft gemaakt. Deze afspraak luidt: 'De Provincie Fryslân beraadt zich momenteel over het vervoerssysteem op de Friese Waddeneilanden. Zodra hierover duidelijkheid is, treedt de Provincie Fryslân hierover in overleg met de Minister. De Provincie Fryslân neemt hierbij de plicht tot overleg met de consumentenorganisaties in acht.' De provincie heeft in haar concessie aan de vervoerder gevraagd een alternatief betaalsysteem te ontwikkelen voor de Friese Waddeneilanden.

Fryslân heeft voorgesteld om in plaats van de OV-chipkaart een vorm van e-ticketing in te voeren. Reizigers kunnen dan van tevoren, via internet, een ticket aanschaffen. De ideeën van Fryslân moeten nog verder worden uitgewerkt en besproken.

2.2 Grensoverschrijdend vervoer

Grensoverschrijdend vervoer is vervoer wat van Nederland naar België of van Nederland naar Duitsland rijdt en vice versa. Het betreft treinen en bussen. Voor de grensoverschrijdende lijnen zijn per lijn en per vervoerder specifieke afspraken gemaakt door de overheden in hun concessies. Het grensoverschrijdend vervoer is soms in handen van een Nederlandse vervoerder en soms in handen van een buitenlandse vervoerder. Voor de grensoverschrijdende lijnen geldt dat de Nederlandse reiziger een Nederlands vervoerbewijs kan kopen, wat ook op het buitenlandse deel van de lijn geldig is. Het NVB is voor het Nederlandse deel van de reis verplicht geldig. Buitenlanders kunnen Nederlandse strippenkaarten kopen bij wederverkopers in het buitenland. Buitenlandse reizigers kunnen ook gebruik maken van buitenlandse vervoersbewijzen. In feite bestaat er een duaal systeem. Voor het reizen naar het buitenland treffen de vervoerders onderling een regeling. Hierbij is het mogelijk dat er op de buitenlandse bussen geen werkende chipkaartapparatuur is geplaatst.

2.3 Nachtvervoer per bus-tram-metro

Het nachtvervoer is specifiek vervoer voor mensen die gaan stappen of terugkomen van het uitgaan. Naast stappers maken ook vroege werkers gebruik van het nachtvervoer. De

bus/tram rijdt specifieke routes, gericht op vervoer van en naar het uitgaanscentrum in de stad. In het nachtvervoer zijn de nationale vervoerbewijzen niet geldig, maar gelden specifieke tarieven en producten. De taxi is, zeker bij groepen van 3-4 personen, een aantrekkelijk alternatief.

Bij het GVB, Arriva en Connexxion in de Stadsregio Amsterdam is het nu al mogelijk om de OV-chipkaart te gebruiken in de nachtbusen. Bij de RET is de OV-chipkaart in het nachtnet nog niet te gebruiken. Het is de bedoeling dat dit wel mogelijk wordt. Elders is de OV-chipkaart nog niet te gebruiken in nachtbusen. Op termijn wordt het mogelijk om in de nachtbusen op saldo te reizen met de OV-chipkaart. Dit kan een kilometertarief of een flatfare tarief zijn. In de overgangperiode kan het zijn dat er apart product geldt op deze lijnen.

2.4 Regiotaxi (OV-taxi)

De regiotaxi is vervoer op afroep van adres tot adres, dat voor iedereen openstaat. Het is meestal een combinatie van doelgroepenvervoer (in het kader van de WMO) en openbaar vervoer.

Het is een vorm van vervoer, waarvoor de OV- autoriteit een contract afsluit met de vervoerder. De regiotaxi heeft een aparte status in de regelgeving. Er is ook wel een mix van ander doelgroepenvervoer mogelijk, afhankelijk van de behoefte per regio.

Mensen met een indicatie op grond van de WMO maken van dit vervoer gebruik. Dit vervoer staat meestal ook open voor groeperingen zonder WMO indicatie, zoals ouderen, maar ook reguliere reizigers op de stille uren. De naam regiotaxi en collectieve vraagafhankelijk vervoer (CVV) wordt door elkaar gebruikt. De reiziger doet een aanvraag voor een rit, waarna een geschikt voertuig wordt ingezet. Het gaat om een taxirit of bustaxi's, die kan worden ingezet om meerdere mensen te vervoeren. De OV- autoriteit bepaalt in overleg met de betrokken gemeente de tarieven. De gemeenten verlenen in het kader van de WMO of bijvoorbeeld in het kader van ouderenbeleid vaak financiële steun. Het NVB is in de regiotaxi meestal niet geldig. Er vinden proeven plaats met de OV-chipkaart in de regiotaxi.

2.5 Buurtbus

De buurtbus is een busdienst waarbij vrijwilligers uit het gebied taxibusen besturen, meestal verenigd in een buurtbusvereniging. De buurtbus is onderdeel van het regulier openbaar vervoer in een concessie. Hij rijdt volgens een dienstregeling. Buurtbussen vervangen vaak slecht bezette buslijnen in dunbevolkte gebieden. Veel buurtbussen kennen eigen plaatsbewijzen. De strippenkaart is vaak niet geldig in de buurtbus, de OV-jaarkaart en de studenten OV-chipkaart wel. Voorlopig blijven er op deze buurtbussen papieren kaartjes gelden.

2.6 Belbus (opstapper)/Lijngebonden taxi

De belbus is een vorm van vraagafhankelijk vervoer en wordt veel toegepast in landelijke gebieden en in stille perioden (avond en weekend). De reiziger moet bellen om een rit aan te vragen. De belbus rijdt volgens een vaste route of dienstregeling, maar dus alleen als reizigers zich hebben aangemeld. Belbussen vallen onder het 'gewone' openbaar vervoer. Het NVB is geldig in de belbus. Vervoerders zetten voor de belbus doorgaans taxibusjes in, maar kunnen ook een gewone taxi inzetten. Dan wordt ook wel gesproken over lijngebonden taxi's. Ook in de lijngebonden taxi is het NVB geldig.

2.7 OV over water

De definitie van OV over water is "een voor één ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling dat per passagiersschip wordt verricht krachtens een door een OV-autoriteit gesloten overeenkomst, waarbij de overeenkomst tot stand is gekomen na een procedure van aanbesteding.

Niet onder openbaar vervoer onder water vallen:

1. vervoer verricht met passagierschepen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van minder dan 30 km/p/u;
2. passagiersschepen die zijn bestemd voor het vervoer van voertuigen op meer dan twee wielen, met uitzondering van een gehandicaptenvoertuig of een brommobiel
3. passagiersschepen die worden gebruikt om te varen op de Waddenzee, met inbegrip van de verbindingen met de Noordzee

OV over water maakt onderdeel uit van het reguliere openbaar vervoer. Op dit moment zijn er drie verbindingen, namelijk: Vlissingen-Breskens, Velzen-Amsterdam en Rotterdam-Dordrecht (plus de omgeving van Dordrecht). Er wordt gestudeerd op uitbreiding van de verbindingen in de omgeving van Rotterdam. Voor deze verbindingen geldt de tariefvrijheid van de decentrale overheden. Op sommige verbindingen worden door de decentrale overheid NVB vervoerbewijzen toegestaan. Met de verantwoordelijke decentrale overheden moeten afspraken worden gemaakt over het gebruik van de OV-chipkaart.

3 Landelijke dekking, tenzij...

In dit hoofdstuk worden de criteria beschreven op basis waarvan kan worden beoordeeld of voor een vervoersdienst al dan niet een uitzondering zou moeten worden gemaakt op het principe van landelijke dekking. Vervolgens worden deze criteria toegepast op de verschillende vervoersdiensten. Per vervoerdienst wordt een conclusie getrokken.

3.1 Criteria – landelijke dekking, tenzij...

Het principe wat wordt gehanteerd bij de toetsen van landelijke dekking voor de OV-chipkaart is landelijke dekking, tenzij.... Voor het invullen van het 'tenzij...' gedeelte worden een aantal criteria gehanteerd. Dit zijn geen harde criteria, in de zin dat er altijd aan moet worden voldaan of dat er normen worden gesteld. Wel is het zo dat het samenstel aan criteria tot een kan oordeel kan leiden over het al dan niet van toepassing kunnen zijn van een uitzondering op het principe 'landelijke dekking, tenzij...'. Per decentrale overheid kan de oplossing verschillend zijn, afhankelijk van afspraken die er zijn gemaakt over het al dan niet toestaan van het NVB.

De volgende criteria zijn gehanteerd

- levert het technische problemen op?
- maakt het onderdeel uit van het OV-netwerk?
- is het een logische uitzondering vanuit het perspectief van de reizigers?
- kan het uit qua kosten?
- zijn er bestaande afspraken over gemaakt (overeenkomsten/wet- en regelgeving)?
- is het gemak voor de reiziger voldoende gewaarborgd?

3.2 Gebieden die in beperkte mate met het OV-netwerk zijn verbonden

Huidige kaartjes	NVB is geldig
Technisch mogelijk	Ja, het betreft normaal busvervoer.
Onderdeel netwerk	Het busvervoer op de Waddeneilanden is geen onderdeel van een OV-netwerk. Er zal altijd eerst een overtocht met de (veer)boot worden gemaakt. Het busvervoer in Zeeuws-Vlaanderen is verbonden met het overige OV-netwerk
Perspectief reizigers	Als de OV-chipkaart in heel Nederland geldig is als betaalmiddel in het openbaar vervoer is het voor de bewoner en voor de Nederlandse toerist logisch om ook op Zeeuws-Vlaanderen en de Waddeneilanden van OVCP gebruik te kunnen maken.
Kosten	Fryslân geeft aan dat de kosten voor het implementeren van OVCP op de Friese Waddeneilanden hoog zijn.
Bestaande afspraken	In de overeenkomst die VenW met Fryslân heeft afgesloten is over de Friese Waddeneilanden het volgende opgenomen: 'De Provincie Fryslân beraadt zich momenteel over het vervoerssysteem op de Waddeneilanden. Zodra hierover duidelijkheid is, treedt de Provincie Fryslân hierover in overleg met de Minister. De Provincie Fryslân neemt hierbij de plicht tot overleg met de consumentenorganisaties in acht.' De provincie heeft in haar concessie met de vervoerder afgesproken een alternatief betaalsysteem te ontwikkelen voor de

	Friese Waddeneilanden waardoor betalen in de bussen niet meer nodig is. De ideeën van Fryslân moeten nog verder worden uitgewerkt en worden besproken.
--	--

Conclusie:

Het is technisch mogelijk om met de OV-chipkaart te reizen op Zeeuws-Vlaanderen en de Waddeneilanden. Ook voor de reiziger is het (zeker als de OV-chipkaart straks landelijk is ingevoerd) logisch als op de Waddeneilanden met OV-chipkaart kan worden gereisd. Er wordt nog verder onderzocht welke mogelijkheden er voor de Friese Waddeneilanden zijn.

3.3 Grensoverschrijdend vervoer

Huidige kaartjes	Een mix van buitenlandse kaartjes en Nederlandse kaartjes Het NVB is op het Nederlandse deel in de bussen verplicht geldig
Technisch mogelijk	Ja, het gaat om bussen en treinen Er moet dan wel een kaartlezer worden neergezet en een tarief worden vastgesteld voor het buitenlandse deel van de reis
Onderdeel netwerk	Ja, de treinen en bussen sluiten aan op andere treinen en bussen.
Perspectief reizigers	Voor de Nederlandse reiziger is het logisch om op de grensoverschrijdende lijnen met OV-chipkaart te kunnen betalen. De buitenlandse reiziger zal niet per se een OV-chipkaart aan willen schaffen.
Kosten	Voor de buitenlandse vervoerder zijn de investeringen hoog.
Bestaande afspraken	Er zijn geen afspraken in wet- en regelgeving of in landelijke overeenkomsten over grensoverschrijdend vervoer. Het is niet bekend welke afspraken er in de concessies zijn gemaakt.

Conclusie:

Er zijn verschillende soorten grensoverschrijdende lijnen waar verschillende afspraken over zijn gemaakt tussen overheden en concessiehouder. Daarmee lijkt het logisch om ook de afspraak over het al dan niet implementeren van OV-chipkaart aan de overheden en hun concessiehouders over te laten. Op de lijnen die door een buitenlandse vervoerder worden geëxploiteerd vergt het voor die vervoerder veel investeringen om de OV-chipkaart in te voeren. Desalniettemin is het de verwachting dat op enkele van deze lijnen de chipkaart zal kunnen worden gebruikt.

3.4 Nachtvervoer

Huidige kaartjes	Er gelden specifieke kaartjes en tarieven voor het nachtvervoer. Het NVB is alleen geldig als de decentrale overheid dat besluit.
Technisch mogelijk	Ja, er moet wel naar een technische oplossing worden gezocht. Het gaat dan bijvoorbeeld om het laden van een product (GVB) of het reizen obv een flat fare (RET).
Onderdeel netwerk	Nee, het betreft vervoer op tijden dat er geen lijndienst rijdt. Het nachtvervoer gaat in de grote steden min of meer vanzelf over in de reguliere dienstregeling

Perspectief reizigers	Vanuit het perspectief van de reiziger is het handig om met OV-chipkaart te kunnen betalen. Ook vanuit het perspectief van de chauffeur (niet teveel geld in de bus) is het prettig als reizigers met de OV-chipkaart betalen.
Kosten	
Bestaande afspraken	Er zijn geen afspraken in wet- en regelgeving of in landelijke overeenkomsten over nachtvervoer. Het is niet bekend welke afspraken er in de concessies zijn gemaakt.

Conclusie:

De ontwikkelingen bij GVB en RET geven aan dat onderzocht wordt wanneer het gebruik maken van de OV-chipkaart in het nachtvervoer kan worden geïmplementeerd in Amsterdam en Rotterdam. Voor Haaglanden is dat op korte termijn nog niet zo. Voor de overige gebieden (BRU/Arnhem-Nijmegen) is dit niet bekend.

3.5 Regiotaxi

Huidige kaartjes	Het NVB is in de regiotaxi niet geldig.
Technisch mogelijk	Technisch is het lastig vanwege het grote aantal voertuigen, die het betreft. Als er mobiele afleesapparatuur is en de gegevens kunnen van de lezer naar de back-office worden verzonden, zijn er technisch wel mogelijkheden.
Onderdeel netwerk	Soms wel en soms niet.
Perspectief reizigers	Het is een taxirit en daarom vanuit het perspectief van de reiziger logisch om ook anders dan met OV-chipkaart te betalen.
Kosten	Afhankelijk van de technische mogelijkheden.
Bestaande afspraken	
Overig	Er loopt op dit moment een pilot voor het gebruik van OV-chipkaart in regiotaxi. Daaruit kan worden afgeleid of gebruik van OV-chipkaart in de regiotaxi kansen biedt.

Conclusie:

Regiotaxi is gedifferentieerd. Het kan gaan om een individuele rit, die geen onderdeel uitmaakt van het netwerk, maar ook om een rit met meerdere personen (CVV), die als voor- en/of natransport op andere OV-lijnen. Voor de laatste rit is het logischer om met OV-chipkaart te kunnen betalen als voor de eerste.

3.6 Buurtbus

Huidige kaartjes	Eigen plaatsbewijzen. Behalve OV-jaarkaart en studenten OV-chipkaart is het NVB meestal niet geldig. Het NVB is alleen geldig als de decentrale overheid dat besluit.
Technisch mogelijk	Als er mobiele afleesapparatuur is en de gegevens kunnen van de lezer naar de back-office worden verzonden, zijn er technisch wel mogelijkheden.
Onderdeel	Ja

netwerk	
Perspectief reizigers	De buurtbus wordt vaak als voor- en/of natransport gebruikt en maakt daarmee een logisch onderdeel uit van de reis. Het zou daarom gemakkelijk zijn in de buurtbus ook met OV-chipkaart te kunnen reizen.
Kosten	
Bestaande afspraken	

Conclusie:

Vanuit het perspectief van de reiziger is het logisch om op de buurtbus met de OV-chipkaart te kunnen betalen. Vraag is of het technisch gemakkelijk kan en daardoor ook qua kosten uit kan.

3.7 Belbus/lijngebonden taxi

Huidige kaartjes	NVB is geldig
Technisch mogelijk	Er worden taxibusjes of taxi's ingezet. Als er mobiele afleesapparatuur is en de gegevens kunnen van de lezer naar de back-office worden verzonden, zijn er technisch mogelijkheden.
Onderdeel netwerk	Ja
Perspectief reizigers	Logisch om met OV-chipkaart te kunnen betalen. Het betreft vaak een deel van de reis
Kosten	
Bestaande afspraken	

Conclusie:

Vanuit het perspectief van de reiziger is het logisch om op de belbus/lijngebonden taxi met OV-chipkaart te kunnen betalen. Vraag is of het technisch gemakkelijk kan en daardoor ook qua kosten uit kan.

3.8 OV over water

Huidige kaartjes	NVB is op sommige verbindingen geldig, afhankelijk van de afspraken in de concessie/overeenkomst.
Technisch mogelijk	Het is technisch mogelijk de OV-chipkaart op het OV over water in te voeren
Onderdeel netwerk	Ja
Perspectief reizigers	Logisch om met OV-chipkaart te kunnen betalen op verbindingen waar het NVB op dit moment geldig is.
Kosten	
Bestaande afspraken	

Conclusie:

Vanuit het perspectief van de reiziger is het logisch dat op de verbindingen waar het NVB op dit moment geldig is, de OV-chipkaart ook geldig wordt. Het is aan decentrale overheden om hierover afspraken te maken met de concessiehouder.

4 Conclusies en aanbevelingen

4.1 Conclusies

Met de OV-chipkaart wordt in principe uitgegaan van een landelijke dekking. Het kan echter zijn dat er op enkele plaatsen om pragmatische redenen een uitzondering wordt gemaakt. Het streven is echter om op termijn ook met deze modaliteiten een zoveel mogelijk landelijke dekking te krijgen voor de OV-chipkaart.

4.2 Aanbevelingen

Met de verantwoordelijke decentrale overheden moet worden nagegaan in hoeverre het voor het gemak van de reiziger mogelijk is de OV-chipkaart ook in te voeren bij OV over water.