

WIJ **W**ILLEM **A**LEXANDER,  
BIJ DE GRATIE GODS,  
KONING DER NEDERLANDEN,  
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,  
ENZ. ENZ. ENZ.

**Besluit van**

**tot wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 in verband met de landelijke werking van de OV-chipkaart en enkele technische wijzigingen alsmede tot vaststelling van het tijdstip van inwerkingtreding van de Wet van 23 september 2015 tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met de invoering van delegatiebepalingen voor de regulering van het systeem van vervoersbewijzen, betaalwijzen en betaaldienstverlening in het openbaar vervoer (Stb. 215, 346)**

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;  
Gelet op artikelen 2, tweede lid, 30, tweede lid, 32, vierde lid, en 74, tweede lid, van de Wet personenvervoer 2000, artikel 13 van de Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens en artikel IV van de Wet van 23 september 2015 tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met de invoering van delegatiebepalingen voor de regulering van het systeem van vervoersbewijzen, betaalwijzen en betaaldienstverlening in het openbaar vervoer (Stb. 215, 346);  
De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr. );  
Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

**Artikel I**

Het Besluit personenvervoer 2000 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel f vervalt.
2. Onder verwijdering van de aanduiding van de onderdelen worden de begripsbepalingen in alfabetische volgorde geplaatst.

B

Artikel 5 komt te luiden:

**Artikel 5**

De artikelen 45, eerste lid, onderdeel a, en 46 zijn niet van toepassing op openbaar vervoer per trein.

C

In artikel 6, eerste lid, vervalt: met uitzondering van de artikelen 41, 42, 43 en 50.

D

In artikel 7, eerste lid, wordt "de artikelen 10 en 11, hoofdstuk 4, met uitzondering van de artikelen 41, 42, 43 en 50," vervangen door: de artikelen 10 en 11 en hoofdstuk 4.

E

Na artikel 35 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

**Artikel 35a**

1. Aan een concessie als bedoeld in artikel 19 van de wet die wordt verleend of gewijzigd wordt het voorschrift verbonden dat de concessiehouder verplicht om reizigers in staat te stellen een OV-chipkaart die voldoet aan bij ministeriële regeling gestelde regels als elektronisch vervoerbewijs te gebruiken op het openbaar vervoer dat de concessiehouder aanbiedt.
2. Het voorschrift, bedoeld in het eerste lid, geldt niet ten aanzien van door de concessiehouder aangeboden openbaar vervoer per auto, internationale passagiersvervoersdiensten en bij ministeriële regeling aangewezen soorten openbaar vervoer die daarmee gelijkens vertonen, tenzij de desbetreffende concessieverlener anders voorschrijft.

F

Paragraaf 1 van hoofdstuk 4 vervalt.

G

In artikel 47, tweede lid, onderdeel a, vervalt: een nationaal elektronisch vervoerbewijs of.

H

Artikel 50 vervalt.

## **Artikel II**

In artikel 22a van het Besluit justitiële en strafvorderlijke gegevens wordt "artikel 1, onder h, van het Besluit personenvervoer 2000" vervangen door: artikel 1 van het Besluit personenvervoer 2000.

## **Artikel III**

Dit besluit en de wet van 23 september 2015 tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met de invoering van delegatiebepalingen voor de regulering van het systeem van vervoersbewijzen, betaalwijzen en betaaldienstverlening in het openbaar vervoer (Stb. 2015, 346) treden in werking op [PM].

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

## **Nota van toelichting**

### **I. Algemeen**

#### **1. Inleiding**

Deze algemene maatregel van bestuur tot wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 (hierna: Bp2000) waarborgt de landelijke werking van de OV-chipkaart en legt de regierol van het rijk vast bij vervanging of afschaffing van de OV-chipkaart, indien op termijn een of meerdere systemen de huidige functie van de OV-chipkaart kunnen overnemen. Het besluit verplicht concessieverleners om in de door hen te verlenen concessies op te nemen dat de OV-chipkaart een geldig elektronisch vervoerbewijs is voor het onder die concessie uitgevoerde openbaar vervoer. In samenhang hiermee regelt dit besluit de inwerkingtreding van artikel 30, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000 (hierna: Wp2000). Dit artikel bevat de verplichting voor concessiehouders om reizigers te vervoeren, indien zij beschikken over een geldig vervoerbewijs. Tevens is van de gelegenheid gebruik gemaakt om de bepalingen met betrekking tot het nationale vervoerbewijs uit het Bp2000 te schrappen. Ten slotte is een aantal wetgevingstechnische onvolkomenheden in het Bp2000 hersteld. Dit besluit dient ter uitvoering van de Wet van 23 september 2015 tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met de invoering van delegatiebepalingen voor de regulering van het systeem van vervoersbewijzen, betaalwijzen en betaaldienstverlening in het openbaar vervoer (hierna: wet OV-chipkaart). In de hoofdlijnennotitie die op 13 juni 2016 naar de Tweede Kamer is gestuurd zijn de beleidsopgaven en voorgestelde oplossingen die ten grondslag liggen aan dit besluit nader beschreven.<sup>1</sup>

#### **2. Hoofdlijnen van het besluit**

De OV-chipkaart biedt reizigers de mogelijkheid om met één kaart door het openbaar vervoer in Nederland te reizen. Reizigers moeten kunnen rekenen op een eenvoudig, toegankelijk en over de concessiegrenzen heen werkend OV-chipkaartsysteem. Om de geldigheid, eenvoud, toegankelijkheid en interoperabiliteit van het OV-chipkaartsysteem te waarborgen wordt de OV-chipkaart als elektronisch vervoerbewijs in dit besluit vastgelegd. In de volgende paragrafen wordt uiteengezet dat deze publieke belangen zonder regelgeving niet effectief gewaarborgd kunnen worden.

##### *2.1 Doel*

De vastlegging van de OV-chipkaart als geldig elektronisch vervoerbewijs biedt reizigers, vervoerders en concessieverleners zekerheid over het gebruik en de geldigheid van de OV-chipkaart in het openbaar vervoer. Het gaat hierbij om de zekerheid van de geldigheid en het gebruik van de OV-chipkaart als 'elektronisch vervoerbewijs' zoals gedefinieerd in de Wp2000 na inwerkingtreding van de wet OV-chipkaart. Een elektronisch vervoerbewijs is een 'bewijs dat toegang geeft tot en voorziet in betaling voor het gebruik van openbaar vervoer door elektronische registratie van de reis of een deel daarvan'. Op dit moment ontbreekt deze zekerheid (zie paragraaf 2.2).

Deze algemene maatregel van bestuur is een waarborg voor een ordelijke vervanging of

---

<sup>1</sup> *Bijlage Kamerstukken II 2015/16, 23 645, nr. 622.*

afschaffing van de OV-chipkaart, indien op termijn een of meerdere systemen de huidige functie van de OV-chipkaart kunnen overnemen. Het besluit waarborgt dat bij een dergelijke transitie de publieke belangen verbonden aan de OV-chipkaart als elektronisch vervoerbewijs door het rijk, als systeemverantwoordelijke voor het openbaar vervoer, behartigd kunnen worden. Het besluit legt deze centrale regierol vast.

Het besluit bevat geen belemmeringen voor toekomstige elektronische vervoerbewijzen, betaalwijzen en daarmee samenhangende innovaties.

## *2.2 Aanleiding en probleembeschrijving*

De OV-chipkaart is ingevoerd op basis van bestuursovereenkomsten tussen rijk en decentrale overheden en afspraken met en tussen vervoerders. De bestuursovereenkomsten zijn in de periode 2005-2006 gesloten met een doorlooptijd tot uiterlijk 31 december 2009. De bestuursovereenkomsten hadden tot doel bindende afspraken te maken tussen rijk en decentrale overheden over een snelle en efficiënte invoering van de OV-chipkaart, de afschaffing van het stelsel van nationale vervoerbewijzen (de strippenkaart) en het beschikbaar stellen van migratiegelden door het rijk. Voor de periode na 31 december 2009 is alleen een slotbepaling opgenomen die luidt: "*Verplichtingen die naar hun aard bestemd zijn om ook na afloop van de overeenkomst voort te duren behouden nadien hun werking*". Deze bepaling is te abstract geformuleerd om houvast te geven bij het zoeken van antwoorden op de vraag hoe om te gaan met nieuwe ontwikkelingen.

De vastlegging van de landelijke mogelijkheid tot gebruik en geldigheid van de OV-chipkaart in het Bp2000 en de vastlegging van de centrale regierol van het rijk bij de overgang naar een eventueel nieuw systeem in de toekomst, is ingegeven door twee ontwikkelingen die het openbaar vervoer de komende jaren kunnen gaan veranderen, namelijk:

1. de opkomst van nieuwe betaalwijzen in het openbaar vervoer; en
2. de omslag van aanbod- naar vraagafhankelijk (openbaar) vervoer.

De eerste ontwikkeling betreft de opkomst van nieuwe betaalwijzen in het openbaar vervoer. Overigens zijn nieuwe betaalwijzen in veel gevallen ook te kwalificeren als elektronisch vervoerbewijs, in de zin van artikel 1 van de Wp2000. Immers is altijd een registratie van (een deel van) de reis vereist en voorzien de nieuwe betaalwijzen ook in de verlening van toegang tot het openbaar vervoer. Voor zover in deze toelichting van betaalwijze wordt gesproken wordt daarmee ook bedoeld dat sprake is van een elektronisch vervoerbewijs.

Verschillende vervoerders doen experimenten met nieuwe betaalwijzen voor het openbaar vervoer. Daarbij valt te denken aan betalen met een smartphone, bankpas, creditcard of een andere methode. Innovatie ten aanzien van betaalmiddelen kan uiteindelijk leiden tot nog veiligere en efficiëntere betaalsystemen voor het openbaar vervoer. Daarvan profiteert de reiziger.

Tegelijkertijd kan de ontwikkeling van nieuwe betaalwijzen ook leiden tot een periode van onduidelijkheid. Decentrale concessieverleners kunnen, in samenwerking met de regionale concessiehouder, besluiten tot het overstappen op een nieuw betaalsysteem.

Dit zou kunnen leiden tot de situatie dat reizigers in bepaalde concessiegebieden wel en in andere concessiegebieden niet met de OV-chipkaart toegang kunnen krijgen tot het openbaar vervoer. Daarmee kan de toegankelijkheid en interoperabiliteit van het openbaar vervoer onder druk komen te staan.

De tweede ontwikkeling betreft de omslag van aanbod- naar een meer vraagafhankelijk (openbaar) vervoer. Deze ontwikkeling is met name zichtbaar in dunbevolkte gebieden. In de dunbevolkte gebieden wordt – al dan niet met inzet van vrijwilligers – het vervoer met de inzet van lokale bedrijven zo goedkoop mogelijk gehouden. Er wordt doorgaans voor andere betaalvormen dan de OV-chipkaart gekozen zoals contant afrekenen, betalen via een mobiele pinautomaat, meerrittenkaarten, registratie in combinatie met een automatische bankafschrijving en andere betaalvormen. Op een aantal vormen van lokaal openbaar vervoer in Nederland kan de OV-chipkaart wel worden gebruikt, bijvoorbeeld omdat dit in de desbetreffende concessie is vastgelegd. De verschillende vormen en betaalwijzen zijn inherent aan de functie en het lokale maatwerk dat het inrichten van kleinschalig openbaar vervoer in dunbevolkte gebieden meebrengt. Dit kleinschalige openbaar vervoer kan zowel worden uitgevoerd door een vervoerder met een OV-concessie als door andere partijen zoals gemeenten of (buurt)verenigingen die ontheffing hebben aangevraagd op grond van artikel 29 Wp2000 of enkel besloten vervoer verrichten. Hierbij komt met een zekere regelmaat de vraag aan de orde in hoeverre de OV-chipkaart geaccepteerd moet worden in dergelijke vervoersvormen. Voor zowel reizigers, vervoerders als concessieverleners is het daarom belangrijk om duidelijkheid te krijgen over de vervoersvormen waarin de OV-chipkaart geaccepteerd wordt en moet worden.

Deze vraag komt ook aan de orde als bedrijven zonder vervoersconcessie in Nederland binnenlandse verbindingen op lange afstanden willen opzetten. Het gaat om commerciële activiteiten van private bedrijven met een eigen tarief- en betaalsysteem.

Bovengenoemde ontwikkelingen kunnen ertoe leiden dat reizigers bij het reizen door verschillende concessiegebieden geconfronteerd worden met vervoersmiddelen waarop zij niet toegelaten worden met de OV-chipkaart. Het bieden van duidelijkheid, het verzekeren van interoperabiliteit in het openbaar vervoer en het waarborgen van de toegankelijkheid van het concessieoverstijgende openbaar vervoer voor de reiziger zijn daarom de belangrijkste publieke belangen die met dit besluit worden behartigd.

### *2.3 Oplossing en reikwijdte*

De geldigheid van vervoerbewijzen wordt geregeld in de verschillende concessies die gelden voor het openbaar vervoer. Voor elektronische vervoerbewijzen is geregeld dat er sprake is van een geldig vervoerbewijs indien het “een op grond van de concessie door of namens de concessiehouder afgegeven elektronisch vervoerbewijs betreft” (artikel 47, tweede lid, onderdeel a, van het Bp2000). Dat betekent dat de concessieverleners kunnen bepalen of en in welke omstandigheden de OV-chipkaart geldig is als vervoerbewijs. Dit besluit verplicht concessieverleners om in de door hen te verlenen concessies op te nemen dat de OV-chipkaart een geldig elektronisch vervoerbewijs is voor het onder die concessie uitgevoerde openbaar vervoer.

Op grond van artikel 30, derde lid, van de Wp2000, zoals dat komt te luiden na

inwerkingtreding van de wet OV-chipkaart, zijn concessiehouders vervolgens verplicht reizigers te vervoeren die beschikken over een geldig vervoerbewijs. Hierdoor wordt de geldigheid en interoperabiliteit van het OV-chipkaartsysteem gewaarborgd.

De verplichting van concessieverleners om de OV-chipkaart in concessies voor te schrijven geldt niet voor openbaar vervoer per auto en openbaar vervoer dat tevens een internationale passagiersvervoersdienst is. Daarnaast wordt voorzien in een delegatiegrondslag om openbaar vervoer dat lijkt op openbaar vervoer per auto of een internationale passagiersvervoersdienst eveneens van de verplichting uit te zonderen.

Door het openbaar vervoer per auto, als gedefinieerd in artikel 1 van de Wp2000, uit te zonderen geldt de verplichting niet voor het kleinschalig openbaar vervoer zoals buurt- en belbussen en vraagafhankelijk collectief vervoer. Het gaat om openbaar vervoer met voertuigen waarmee acht of minder passagiers vervoerd kunnen worden, de bestuurder niet meegerekend als passagier. Het kleinschalige karakter en de behoefte aan een flexibele kostenstructuur die essentieel is om deze vormen van openbaar vervoer op te zetten zoals beschreven in paragraaf 2.2. liggen ten grondslag aan de overweging om het kleinschalige (openbaar) vervoer uit te zonderen. Overigens staat het de concessieverlener vrij om de concessiehouder via de concessie te verplichten de reiziger met een OV-chipkaart toegang te geven tot deze vormen van openbaar vervoer, bijvoorbeeld in situaties waarin een reguliere buslijn met de OV-chipkaartplicht in de avonduren wordt omgezet in een belbusdienst.

Tevens geldt de verplichting niet voor internationale passagiersvervoersdiensten. Een internationale passagiersvervoersdienst is, krachtens artikel 1 van de Wp2000: 'een passagiersvervoersdienst in het kader waarvan de trein ten minste eenmaal de grens van een lidstaat overschrijdt en die in hoofdzaak bedoeld is om passagiers tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren; de trein kan worden samengesteld en/of gesplitst en de samenstellende delen kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben, op voorwaarde dat alle rijtuigen ten minste één grens overschrijden'. Het gaat om internationale diensten die uitgevoerd kunnen worden op grond van een openbaar vervoersconcessie, daarbij wordt gedacht aan de verbindingen met Parijs en Londen die op grond van de concessie voor het hoofdrailnet 2015-2025 worden uitgevoerd. Deze diensten spelen een beperkte rol in het binnenlandse openbaar vervoer. Daarnaast werken deze diensten met een systeem van zitplaatsreservering. Om die redenen is op deze diensten de verplichting om de reizigers in staat te stellen gebruik te maken van de OV-chipkaart niet noodzakelijk. Voor treindiensten die weliswaar grensoverschrijdend zijn, maar niet in hoofdzaak bedoeld zijn om passagiers tussen lidstaten te vervoeren, dienen reizigers nog wel gebruik te kunnen maken van hun OV-chipkaart, voor zover hun reis binnen Nederland is. Hierbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan de bestaande dienst tussen Amsterdam en Brussel die verschillende Nederlandse stations aandoet. Dit sluit aan bij de bestaande praktijk. Het staat concessieverleners vrij om in de concessie bepalingen op te nemen die de geldigheid van de OV-chipkaart op internationale passagiersvervoersdiensten regelen. Dit kan opportuun zijn in situaties waar sprake is van onduidelijkheid of een treindienst in de hoofdzaak bedoeld is om passagiers tussen stations in verschillende staten te vervoeren of niet.

Openbaar vervoer dat met een ontheffing van de concessieverlener op grond van artikel

29 van de Wp2000 wordt uitgevoerd valt buiten de reikwijdte van het besluit. Immers wordt voor dergelijk vervoer geen concessie verleend, maar een ontheffing van de concessieplicht. Naast het eerdergenoemde kleinschalig openbaar vervoer gaat het om commerciële binnenlandse busdiensten. Bij deze busdiensten gaat het om commerciële activiteiten van private bedrijven met een eigen tarief- en betaalsysteem zonder overheidssubsidie.

Het besluit bevat de verplichting voor de minister om bij ministeriële regeling de eigenschappen van de OV-chipkaart vast te leggen. Hierin wordt vastgelegd dat de basis een contactloze chip of chipkaart is en dat de concessieverlener aan de concessiehouder moet opleggen dat hij over een goed en betrouwbaar werkend OV-chipkaartsysteem moet beschikken dat is gecertificeerd door TransLink te Amersfoort. Translink is opgericht om het OV-chipkaartsysteem in Nederland in te voeren en in stand te houden en is de onderneming die de OV-chipkaart uitgeeft. De coöperatie Openbaar Vervoerbedrijven is sinds 31 december 2015 de enige aandeelhouder van Translink<sup>2</sup>. Alle concessiehoudende openbaar vervoerbedrijven zijn lid van deze coöperatie.

#### *2.4 Betrokkenen*

De belangrijkste betrokkenen bij dit besluit zijn de gebruikers van het openbaar vervoer. Door dit besluit wordt duidelijk in welke gevallen zij in elk geval kunnen rekenen op de mogelijkheid tot gebruik en de geldigheid van hun OV-chipkaart. Daarnaast zijn de reizigersbelangen van een eenvoudig, toegankelijk en interoperabel openbaar vervoer ook voor de toekomst gewaarborgd.

De concessieverleners worden door dit besluit verplicht om de OV-chipkaart in hun concessievoorschriften op te nemen. Zij kunnen in hun concessies geen afwijkende, maar wel aanvullende bepalingen opnemen over de OV-chipkaart, bijvoorbeeld over de verkrijgbaarheid en de mogelijkheid tot gebruik op openbaar vervoer per auto.

Ook voor concessiehoudende vervoerders schept het besluit duidelijkheid. Alle OV-chipkaartverplichtingen komen samen in de concessie, niet alleen de landelijk verplichte, maar ook de regionaal aanvullende voorschriften. Het maakt voor vervoerders helder op welk vervoer zij de OV-chipkaart als vervoerbewijs moeten accepteren en de reiziger met een OV-chipkaart moeten vervoeren. Voor andere vervoerders is, a contrario, duidelijk dat de OV-chipkaart op het door hen aangeboden vervoer niet vereist is.

#### *2.5 Alternatieven*

In de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel OV-chipkaart is gesteld dat voor regelgeving bij algemene maatregel van bestuur, op grond van de in de wet opgenomen delegatiegrondslagen, aanleiding kan bestaan als de sectorpartijen niet of niet tijdig tot afspraken kunnen komen. Ook kan voor regelgeving bij besluit worden gekozen als regelgeving de meest effectieve manier is om het betreffende onderwerp te regelen.<sup>3</sup>

Het voornemen tot het vastleggen van de landelijke werking van de OV-chipkaart is besproken met de partijen vertegenwoordigd in het Nationaal Openbaar Vervoerberaad

---

<sup>2</sup> *Kamerstukken II 2015/16*, 23 645, nr. 605.

<sup>3</sup> *Kamerstukken II 2014/15*, 34 042, nr. 3.



(concessiehouders en -verleners), consumentenorganisaties en Translink. De deelnemers gaven aan dat het neerleggen in regelgeving een effectieve manier is om de landelijke werking te regelen. Het sluiten van nieuwe bestuursakkoorden ligt voor het afbakenen van de OV-chipkaartverplichting en voor het vastleggen van de formele regierol van het rijk bij een concessieoverstijgende systeemkeuze in de toekomst niet voor de hand.

### **3. Gevolgen**

Dit besluit biedt reizigers de zekerheid dat zij, op een eenvoudige wijze, door het gehele land kunnen reizen met en betalen voor het reguliere openbaar vervoer met één kaart. Ook leidt het besluit tot meer duidelijkheid over de gevallen waarin reizigers niet per definitie kunnen rekenen op geldigheid van de OV-chipkaart. Het besluit is tevens een waarborg voor een ordelijke vervanging of afschaffing van de OV-chipkaart, indien op termijn een of meerdere systemen de huidige functie van de OV-chipkaart in de toekomst kunnen overnemen.

Dit besluit leidt niet tot hogere kosten voor reizigers. Voor de concessiehoudende vervoerders heeft dit besluit tot gevolg dat zij de reiziger in staat moeten stellen op het door de desbetreffende vervoerder aangeboden openbaar vervoer gebruik te maken van de OV-chipkaart. Zij moeten hun halteplaatsen en voertuigen hiervoor geschikt houden door het installeren van de apparatuur die nodig is om de reis met een OV-chipkaart te registreren. Deze verplichting sluit aan bij de reeds bestaande praktijk op basis van de in par. 2.2. genoemde bestuursovereenkomsten en afspraken met en tussen vervoerders. Het besluit leidt dus niet tot toegenomen kosten voor vervoerders. Hetzelfde geldt voor de concessieverleners.

Dit besluit stelt geen regels met betrekking tot andere elektronische vervoerbewijzen. Op die manier blijft er voor de betrokken partijen ruimte om nieuwe betaalwijzen te introduceren. Hierover worden in het Nationaal Openbaar Vervoerberaad nadere afspraken gemaakt tussen de deelnemende partijen.

### **4. Toezicht en handhaving**

De uitvoering van dit besluit berust bij concessieverleners. De concessieverleners zijn bestuursorganen van decentrale overheidslichamen, namelijk de twaalf provincies en twee vervoerregio's. Daarnaast is de minister concessieverlener voor het openbaar vervoer per trein op het hoofdrailnet. Het toezicht op de uitvoering door de concessiehouder van de concessievoorschriften die betrekking hebben op de OV-chipkaart berust bij de concessieverlener. Dit past in de bestaande praktijk dat het toezicht op de naleving van voorschriften verbonden aan de naleving van concessies wordt uitgeoefend door de concessieverlener. Indien blijkt dat de decentrale concessieverleners niet of niet tijdig uitvoering geven aan de verplichtingen van dit besluit, dan kan de minister de desbetreffende concessieverleners aanspreken op de in dit besluit vastgelegde verplichting. Indien dat niet leidt tot aanpassing, dan is het, in het uiterste geval, via interbestuurlijk toezicht conform de Wet revitalisering generiek toezicht, door het rijk of gedeputeerde staten mogelijk om de desbetreffende decentrale concessieverlener te bewegen tot handelen in overeenstemming met dit besluit. De minister is zelf uiteraard ook gebonden aan de verplichting indien hij handelt als concessieverlener.

## **5. Financiële gevolgen**

De regelgeving sluit aan op de bestaande praktijk en heeft geen financiële gevolgen.

## **6. Internetconsultatie**

Het besluit heeft van 3 oktober 2016 tot en met 31 oktober 2016 op [www.internetconsultatie.nl](http://www.internetconsultatie.nl) gestaan. Tijdens deze consultatieperiode is één reactie ontvangen van een particulier die zijn zorgen uitlegt over het vervallen van het reistegoed op een OV-chipkaart na het vervallen van de geldigheid van de OV-chipkaart. Het geconsulteerde besluit heeft weliswaar de OV-chipkaart als onderwerp, maar regelt enkel de geldigheid en het gebruik van de OV-chipkaart als elektronisch vervoerbewijs in het Nederlandse OV. De zorgen van de respondent vallen dus buiten de reikwijdte en het onderwerp van onderhavig besluit. Met dit besluit vervalt weliswaar artikel 50, waarin rechten voor de reiziger met betrekking tot terugbetaling van de vervoerprijs staan. Dat artikel heeft echter betrekking op het voorheen geldende nationaal vervoerbewijs, de strippenkaart. De OV-chipkaart is en wordt met dit besluit geen nationaal vervoerbewijs in de zin van de Wp2000. Artikel 50 heeft dan ook geen gevolgen voor de OV-chipkaart. Mede naar aanleiding van deze reactie is in de toelichting verduidelijkt dat het besluit de zekerheid van de geldigheid en het gebruik van de OV-chipkaart als 'elektronisch vervoerbewijs' als onderwerp heeft.

Tevens is een ontwerp van dit besluit voor een handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets voorgelegd aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT). In dit ontwerp was de verplichting voor de concessiehouders opgenomen om de OV-chipkaart als geldig vervoerbewijs te accepteren. Het toezicht op dit voorschrift was in dit ontwerp belegd bij ILT. ILT heeft gereageerd met het voorstel om de landelijke werking van de OV-chipkaart via de verschillende concessies af te dwingen, in plaats van een verplichting aan de concessiehouders op te leggen. Volgens ILT zou dat als voordeel hebben dat alle verplichtingen voor concessiehouders met betrekking tot vervoerbewijzen en de OV-chipkaart op één plek komen te staan. Tevens zou dat ertoe leiden dat er steeds maar één toezichthouder betrokken zou zijn bij verplichtingen die te maken hebben met vervoerbewijzen en de OV-chipkaart. Door de verplichting op te leggen aan concessiehouders zou immers zowel op landelijk niveau door ILT toezicht gehouden worden op de OV-chipkaartverplichting, maar zou iedere concessieverlener afzonderlijk nog toezicht houden op de overige concessievoorschriften, zelfs als die eveneens betrekking hebben op de OV-chipkaart. Mede naar aanleiding van het voorstel van ILT is het besluit aangepast en richt de verplichting zich tot de concessieverleners. Door deze aanpassing is ILT niet langer toezichthouder op de in dit besluit vastgelegde verplichting.

## **7. Inwerkingtreding**

Dit besluit treedt in werking op [PM]. Bij de inwerkingtreding van dit besluit wordt rekening gehouden met het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten en de termijn van twee maanden tussen bekendmaking en inwerkingtreding van regelgeving. Tegelijk met dit besluit treedt de wet OV-chipkaart in werking. De regelgeving sluit aan op de bestaande praktijk. Daarnaast is het voorschrift in artikel 35a enkel van toepassing op nieuwe of te wijzigen concessies. Het tast bestaande concessie dus niet

aan. Het is ook niet nodig om bestaande concessies aan te tasten, aangezien vrijwel alle huidige concessies een met dit besluit verenigbare regeling kennen, waarin de OV-chipkaart als geldig vervoerbewijs wordt voorgeschreven.

## **II. Artikelsgewijze deel**

### **Artikel I**

#### *Onderdeel A*

De begripsbepaling voor 'elektronisch vervoerbewijs' komt te vervallen omdat de Wp2000 bij inwerkingtreding van de 'wet OV-chipkaart' een eigen definitie voor elektronisch vervoerbewijs kent die afwijkt van de in het Bp2000 gehanteerde definitie. Daarnaast is van de gelegenheid gebruik gemaakt om de begripsbepalingen in alfabetische volgorde te plaatsen.

#### *Onderdelen B, C, D, F en H*

Onderdeel F van dit besluit schrapt paragraaf 1 van hoofdstuk 4 van het Bp2000. Deze paragraaf bevatte drie artikelen (artikelen 41 tot en met 43) die de basis vormden voor het nationaal vervoerbewijs, beter bekend als de strippenkaart. Het voormalige artikel 41 regelde de geldigheid van de strippenkaart en de bevoegdheid van Onze Minister om regels te stellen over de gebieden waarin de strippenkaart niet meer geldig was. Artikel 42 bevatte een delegatiegrondslag op grond waarvan de Onze Minister tarieven voor de strippenkaarten kon vaststellen. Artikel 43 regelde het model van een nationaal vervoerbewijs en bevatte eveneens een delegatiegrondslag. Onderdeel H schrapt artikel 50. Dat artikel regelde het recht op terugbetaling ten aanzien van nationale vervoerbewijzen. Inmiddels is de strippenkaart in heel Nederland afgeschaft. Genoemde artikelen zijn dan ook uitgewerkt en vervallen om die reden. Als gevolg hiervan zijn de artikelen 5, 6 en 7 aangepast.

#### *Onderdeel E*

Onderdeel E bevat de belangrijkste wijziging van dit besluit. Het nieuwe artikel 35a, eerste lid, bevat de verplichting voor concessieverleners om aan een te verlenen, dan wel te wijzigen, concessie het voorschrift te verbinden dat de concessiehouder ervoor zorgt dat een reiziger met een OV-chipkaart die als elektronisch vervoerbewijs kan gebruiken op het openbaar vervoer dat de concessiehouder aanbiedt. Daarmee wordt de OV-chipkaart een "op grond van de concessie door of namens de concessiehouder afgegeven elektronisch vervoerbewijs", als bedoeld in artikel 47, tweede lid, onderdeel a. Een reiziger dient er uiteraard ook voor te zorgen dat de OV-chipkaart aan de overige eisen van artikel 47, tweede lid, voldoet, anders is de OV-chipkaart geen geldig elektronisch vervoerbewijs.

Om te waarborgen dat de verplichting op zo kort mogelijke termijn in concessies wordt opgenomen, voor zover hij er nog niet in staat, is gekozen voor zowel het verlenen als wijzigen als bepalend moment.

Het tweede lid van artikel 35a sluit een aantal vormen van openbaar vervoer uit van de verplichting die is opgenomen in het eerste lid. Daardoor hoeft een concessieverlener niet expliciet in de concessie op te nemen dat reizigers die beschikken over een OV-chipkaart door de concessiehouder in staat gesteld moeten worden om gebruik te maken van de OV-chipkaart op het door hem aangeboden openbaar vervoer per auto of op internationale passagiersvervoersdiensten. Deze uitzonderingen zijn in het algemeen deel van deze nota van toelichting reeds toegelicht.

In de bij dit besluit in werking getreden wet OV-chipkaart is een nieuw artikel 30 van de Wp2000 in werking getreden. Het derde lid van dat artikel bevat een verplichting voor concessiehouders om reizigers te vervoeren die beschikken over een voor het concessiegebied geldig vervoerbewijs. Door de OV-chipkaart in concessies als geldig vervoerbewijs op te nemen, wordt deze vervoerplicht voor de concessiehouder geactiveerd.

Het eerste lid van artikel 35a bevat een gebonden grondslag voor delegatie. De minister moet bij ministeriële regeling specificeren voor wat voor OV-chipkaart de verplichting voor concessieverleners geldt. Deze grondslag is opgenomen om technische wijzigingen van het OV-chipkaartsysteem, indien nodig, snel te kunnen verwerken.

Het tweede lid bevat een delegatiegrondslag op grond waarvan de minister soorten vervoer kan aanwijzen waarvoor de verplichting, bedoeld in het eerste lid, ook niet geldt. Deze grondslag is opgenomen met het oog op de opkomst van verschillende soorten (openbaar) vervoer, al dan niet uitgevoerd onder een concessie, waarvoor het onredelijk is van iedere concessieverlener te verlangen dat zij daarop de OV-chipkaart verplicht stellen. Te denken valt aan openbaar vervoer met voertuigen die weliswaar niet onder de definitie vallen van auto, maar desalniettemin zodanig kleinschalig zijn dat de verplichte toepassing van de OV-chipkaart daarop onredelijk is. Ook valt te denken aan grensoverschrijdend openbaar vervoer dat weliswaar niet valt te karakteriseren als internationaal passagiersvervoer, maar waarop de verplichte toepassing van de OV-chipkaart, gelet op het internationale karakter van de dienst, onredelijk zou zijn.

#### *Onderdeel G*

In artikel 47, tweede lid, onderdeel a, wordt de zinsnede met betrekking tot het 'nationaal elektronisch vervoerbewijs' geschrapt, omdat het nationaal elektronisch vervoerbewijs niet bestaat. Op dit moment is het ook niet de verwachting dat een nationaal elektronisch vervoerbewijs ingevoerd wordt. Het laten bestaan van de zinsnede leidt mogelijk tot onduidelijkheid met betrekking tot het bestaan van een dergelijk vervoerbewijs.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer