

CONCEPT EINDVERSIE, 6 MEI 2004

ROUTEKAART AFSPRAKENKADER II “Van Strip naar Chip”

INLEIDING

De invoering van de OV-chipkaart in Nederland komt met rasse schreden naderbij. Met dit nieuwe (chip)kaartsysteem is het mogelijk een klantgericht personenvervoer te bieden, gebruik makend van prijs- en productdifferentiatie. De reiziger zal met één kaart door de gehele OV-keten kunnen reizen, op een makkelijke en comfortabele manier. Bovendien zal de sociale veiligheid in het openbaar vervoer en op de stations worden vergroot en het zwartrijden worden teruggedrongen. Met de OV-chipkaart ontstaat een transparante informatievoorziening, waardoor het openbaar vervoer efficiënter kan worden ingericht. De OV-bedrijven kunnen door informatie over de reisbewegingen van de reizigers meer service leveren, door personeel en materiaal beter te laten aansluiten op de behoeften van de reiziger. De overheden kunnen de aanbestedingsprocessen optimaliseren en, op basis van informatie over de vervoersvraag, een betere invulling geven aan de functie van het openbaar vervoer. Voordat de landelijke invoering van de OV-chipkaart op 31 december 2007 een feit kan zijn, zullen alle partijen (afzonderlijk en met elkaar) echter nog veel werk moeten verzetten.

Om tot een eenduidige en efficiënte landelijke invoering van de OV-chipkaart te komen heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, tezamen met de koepelorganisaties van de OV-bedrijven (Mobis) en decentrale overheden (IPO en SKVV) het initiatief genomen een kader op te stellen dat de randen van het gezamenlijke speelveld afbakt.¹ Het gaat om het benoemen van de bepalende onderwerpen voor de invoering van de OV-chipkaart, die partijen met elkaar nader zullen moeten invullen. Bepalend wil zeggen dat zonder goede gezamenlijke afspraken geen landelijke invoering van de OV-chipkaart zal worden gerealiseerd. Deze ‘routekaart’ geeft de afspraken op hoofdlijnen weer. Sommige onderwerpen kunnen reeds nu worden afgebakend. Voor andere onderwerpen volgt de invulling later, maar kunnen nu wel procesafspraken worden geduid om tot die nadere invulling te komen.

AFBAKENING DOCUMENT

De term “Van Strip naar Chip” is niet voor niets gekozen. Hoewel de Nederlandse Spoorwegen (NS) een belangrijke en bepalende speler is voor de (landelijke) invoering van de OV-chipkaart, is dit document bedoeld voor de vele partijen die zijn betrokken bij de overgang van het strippenkaartsysteem naar de OV-chipkaart in het stad- en streekvervoer. De NS heeft aangegeven in januari 2006 in korte tijd geheel over te gaan op de OV-chipkaart. Ook de overige OV-bedrijven zullen, om landelijke invoering van de OV-chipkaart per 31 december 2007 te realiseren, snel over moeten gaan naar de OV-chipkaart. Daarom is het van belang de spelers en hun taken en verantwoordelijkheden, het tijdspad en de acties die daarbij horen scherp in beeld te krijgen, inclusief de gemeenschappelijke kaders die nodig zijn om tot een landelijk systeem te komen. Op dit laatste richt dit document zich. Betrokken partijen in dit opzicht zijn de 19 decentrale overheden (provincies en kaderwetgebieden), de OV-bedrijven in het stad- en streekvervoer, en het Rijk.²

De afspraken die in dit Afsprakenkader II zijn opgenomen zijn in gezamenlijkheid tot stand gekomen tussen vertegenwoordigers van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de koepelorganisaties van de decentrale overheden en de OV-bedrijven. Partijen zijn zich ervan bewust dat nadere invulling van de afspraken plaats zal moeten vinden op decentraal niveau, gezien de randvoorwaarden van decentralisatie en marktwerking die gelden voor het stad- en

¹ IPO staat voor Interprovinciaal overleg, SKVV voor Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer.

² De wijze waarop wordt omgegaan met het regionaal spoorvervoer verdient nog nadere aandacht. Hetzelfde geldt voor het CVV en de buurtbussen.

streekvervoer. Gedurende de totstandkoming van dit kader hebben partijen overleg gevoerd met leden die ze vertegenwoordigen.

Deze routekaart richt zich op de invoering van de OV-chipkaart (de overgang van strip naar chip). De periode die daarop volgt, de exploitatie- en beheerfase, wordt niet behandeld. De periode die eraan vooraf gaat, die van de launch en de pilots, komt evenmin aan de orde. De launch en pilots oefenen echter wel belangrijke invloed uit op de afspraken in deze intentieovereenkomst. Sommige afspraken kunnen pas op basis van de resultaten van de launch en pilots worden ingevuld, andere dienen daarna mogelijk herijkt te worden. Een go/no-go besluit door de minister van Verkeer en Waterstaat tot landelijke/grootschalige invoering van de OV-chipkaart wordt genomen uiterlijk eind 2005 na een evaluatie van launch en pilots.

Het doel van dit document is de betrokken partijen in het stad- en streekvervoer te faciliteren, door een 'routekaart' te bieden waarlangs partijen, vanuit de eigen rollen en verantwoordelijkheden, het eigen pad op weg naar een voltooide landelijke invoering per 31 december 2007 kunnen invullen. De gezamenlijke afspraken, randvoorwaarden of kaders voor het speelveld komen aan de orde, niet de individuele werkzaamheden. Het document is een gezamenlijke stap voorwaarts naar de invoering van de OV-chipkaart, op weg: "van Strip naar Chip".

OVERWEGINGEN

Overwegingen die ten grondslag liggen aan de opstelling van dit document zijn de volgende:

- De wet- en regelgeving die van toepassing is op het openbaar vervoer, de Wet Personenvervoer 2000 (Wp 2000), het Besluit Personenvervoer 2000 (Bp2000) en de andere op de Wp2000 gebaseerde regelgeving, de Spoorwegwet en de Concessiewet en daarop gebaseerde regelgeving en besluiten, en tevens de relevante privaatrechtelijke contracten, zoals de contractenbundel, vormen de basis voor het Afsprakenkader II.
- De randvoorwaarden die aan de OV-chipkaart zijn gesteld, zoals benoemd in het "Afsprakenkader Chipkaart openbaar vervoer" (Mobis, versie 1.2, 11 april 2002), Afsprakenkader I, vormen het uitgangspunt voor Afsprakenkader II.
- Het rapport "Gezamenlijk Tariefsysteem Decentrale Overheden" (NEA Transportonderzoek- en opleiding, mei 2002) vormt uitgangspunt voor de nadere invulling van afspraken over decentrale tariefstelling.
- De brief die de minister van Verkeer en Waterstaat op 4 november 2003 aan de Tweede Kamer heeft gestuurd en waarin de noodzaak wordt geschetst gezamenlijk tot concrete afspraken te komen, uitgaande van ieders eigen rol en verantwoordelijkheid, vormt uitgangspunt en indirecte aanleiding voor dit document.

DE OV-CHIPKAART: WAT HEBBEN WE DAN EN HOE WERKT HET

De OV-chipkaart betreft een nieuw elektronisch reis- en betaalsysteem in het Nederlands openbaar vervoer. De reiziger kan met één kaart gebruik maken van alle vormen van openbaar vervoer. Er zijn persoonsgebonden OV-chipkaarten voor geregistreerde klanten, waarop abonnementen kunnen worden geplaatst. Daarnaast zijn er niet-persoonsgebonden kaarten. Op de kaarten kan een saldo worden geladen (met of zonder geregistreerde klantgegevens), wat de reiziger kan gebruiken om te reizen. Reizigers kunnen de kaart opladen bij een oplaadautomaat of balie. De persoonsgebonden OV-chipkaart kan automatisch worden opgeladen zodra het reissaldo hierop beneden een bepaald minimum komt, indien de kaartuitgever hiertoe is gemachtigd door de reiziger. De levensduur van de oplaadbare kaart is 3-5 jaar. Er komen ook niet-oplaadbare OV-chipkaarten met een beperkte geldigheid beschikbaar, of papieren kaartjes die aan boord van trams en bussen worden verkocht.

Voor informatie over het nieuwe reis- en betaalsysteem, de aanschaf van de OV-chipkaart en het opladen van het reissaldo kan de reiziger terecht bij verkoop- en informatiepunten (bijv. loket). De OV-chipkaart is een contactloze kaart, wat wil zeggen dat de chip vanaf 10 cm kan worden gelezen en niet uit portemonnee of tas hoeft te worden gehaald. In een OV-chipkaartgebied dient de reiziger in het bezit te zijn van een OV-chipkaart. De meeste metro- en treinstations worden voorzien van poortjes. De OV-chipkaart is de 'sleutel' om deze te openen. Op andere modaliteiten is sprake van kaartlezers, waar men kan in- en uitchecken met de OV-chipkaart. De reiziger kan de laatste 10 reis- en betaaltransacties zien, evenals het resterende reissaldo, het minimale reissaldo en eventuele abonnementen.

Naast toegangs- en registratieapparatuur, is er ook apparatuur voor controleprocessen. De data die al deze apparaten ontvangen worden opgeslagen in plaatselijke systemen in stations, garages en remises en vervolgens doorgegeven aan een centraal systeem in het OV-bedrijf. Ieder OV-bedrijf heeft één centraal systeem en geeft alle registratie- en transactiedata door aan de landelijke back office (landelijk verrekeningssysteem). Het centrale systeem binnen het OV-bedrijf kan ook met andere systemen in het bedrijf in verbinding staan, zoals financiën, planning en beheer klantrelaties. De (landelijke) centrale back office is verbonden met de centrale systemen van vervoerders en die van relevante financiële instellingen. Op basis van de ontvangen data worden betalingen tussen verschillende OV-bedrijven verzorgt, het beheer van het automatisch opladen van de OV-chipkaarten uitgevoerd, evenals registratie van en communicatie over ongeldige kaarten. Daarnaast genereert het systeem vervoergegevens. Alle kaarten hebben een unieke code.

HOE KOMEN WE “VAN STRIP NAAR CHIP”

Fasering

Migratie- of overgangperiode

Gestreefd wordt naar een zo kort mogelijke migratie- of overgangperiode. Eerste stap voor de overgang van strip naar chip is voorzien eind 2004, met de metro en tram in Rotterdam (RET), de bus in de Hoeksche Waard (Connexion) en de trein tussen Hoek van Holland en Rotterdam CS (de Hoekse Lijn van de NS). Dit betreft de zogeheten launch die de basis moet vormen voor de beslissing over de landelijke uitrol van het systeem vanaf 2006. Het betreft de noodzakelijke input voor het invoeringsbesluit (zie paragraaf “go/no go besluit”). Vervolgens is de planning dat in 2006 middels regionale ‘big bangs’ gefaseerd wordt overgegaan op de OV-chipkaart. Onderzoek heeft aangetoond dat het niet haalbaar is de OV-chipkaart in geheel Nederland in één keer uit te rollen. De strategie om regio's één voor één over te laten gaan op de OV-chipkaart maakt de migratie goedkoper en beter beheersbaar. Indien aan alle voorwaarden voor invoering is voldaan, zal per 1 januari 2008 de strippenkaart definitief kunnen verdwijnen.

Naast de launch is er een aantal pilots met een specifiek karakter. In de zomer van 2004 zal de pilot van de ferry tussen Vlissingen en Breskens (Connex) starten. Deze zogenaamde pre-pilot is gericht op het testen van sec de chip. Na de launch is er nog een viertal migratiepilots gepland, die voor GVBa (tram/bus) in Amsterdam in 2006, en die voor Noordned (Zuidwest-Friesland), Connex (interliner tussen Breda en Utrecht) en Hermes (Philius project Eindhoven) uiterlijk in 2007. Deze pilots hebben vooral tot doel de bedrijven voor te bereiden op de introductie van de chipkaart in hun bedrijfsproces. Deze migratiepilots dragen bij aan een soepele invoering van de OV-chipkaart (via regionale ‘big bangs’). Onderzoek heeft aangetoond dat dit de meest wenselijke en haalbare strategie is.

Bovengenoemde strategie betreft een voor de consument éénduidige totaal invoering. Bij de wijze waarop inhoud wordt gegeven aan de overgang van strip naar chip zal rekening gehouden moeten worden met het zo min mogelijk belasten van de reiziger.

De migratie is van grote invloed op vele andere aspecten die samenhangen met de invoering van de OV-chipkaart en de financiering daarvan, en vormt daarmee een onderwerp dat door alle betrokken partijen gezamenlijk zal moeten worden ingevuld. De concessieverleners in het openbaar vervoer hebben een bepalende rol in dit opzicht, aangezien zij invoering van de OV-chipkaart zullen moeten opnemen in de betreffende programma's van eisen voor aanbestedingen van het openbaar vervoer, en in de concessievoorschriften en concessievoorwaarden. Zij zorgen er daarmee voor dat de OV-chipkaart (landelijk) kan worden ingevoerd. Onder de voorwaarde dat het publieke belang op hetzelfde niveau blijft gewaarborgd, zorgt de minister van Verkeer en Waterstaat ervoor dat de strippenkaart (het Nationaal Vervoer Bewijs (NVB) systeem) in de betreffende gebieden niet meer geldt. OV-bedrijven en Trans Link Systems zullen gesteld moeten staan voor de daadwerkelijke invoering van de OV-chipkaart.

Go/no-go besluit

Het go/no-go besluit over landelijke invoering wordt gebaseerd op drie elementen. Allereerst zal op basis van de Rotterdamse launch de kwaliteit van het OV-chipkaart systeem moeten zijn geborgd. Dit op basis van een evaluatie van de systeemacceptatie (audits), de klantacceptatie (reizigerstevredenheidsmetingen) en eventuele kinderziektes van het systeem (audits). Ten tweede zal ten behoeve van de overheden een audit plaatshebben op de 13 functionele eisen uit Afsprakenkader I. Tot slot is het wenselijk dat er bestuurlijk commitment (middels bilaterale overeenkomsten tussen Rijk en de 19 decentrale overheden) is gerealiseerd omtrent de uitrol. Om de launch goed te kunnen inrichten zal het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, tezamen met de decentrale overheden en OV-bedrijven, uiterlijk in september 2004 de elementen voor een go/no-go besluit operationaliseren in de vorm van meet- en toetsbare criteria.

Bewaken van de routekaart

De planning van het tijdspad voor de overgang van strip naar chip is op hoofdlijnen bekend. Er zal een specifieke uitwerking moeten komen van het gedetailleerde tijdspad in de overgang van strip naar chip, waarbij tevens moet worden aangegeven wie wanneer wat levert (zie bijlagen). De betrokken partijen spannen zich in om het gedetailleerde tijdspad vast te stellen en dit aangegeven tijdspad te halen. Voor zover partijen de planning niet zelf in de hand hebben, zullen zij proberen het commitment daarvoor bij hun leden te doen ontstaan en hen daartoe te faciliteren. Partijen zullen de planningsbewaking en vroegtijdig een signaal afgeven in het geval men er kennis van heeft dat het tijdspad niet gehaald wordt. Hiertoe dient een aantal specifieke momenten in de tijd te worden bepaald, zoals het go/no-go moment uiterlijk eind 2005, waarop de voortgang van de invoering van de OV-chipkaart binnen het aangegeven tijdspad wordt gezien.

Het Rijk zal met de decentrale overheden het bestuurlijk overleg openen, en zal zich inspannen om individueel tot concrete afspraken te komen over de wijze waarop regiogewijs tot landelijke invoering van de OV-chipkaart wordt gekomen. Voor zover dat in hun mogelijkheden ligt, ondersteunen de koepelorganisaties dit bestuurlijk overleg en faciliteren zij de decentrale overheden bij het maken van de individuele afspraken. Mobis zal zich ertoe inspannen dat de bedrijven verdergaan met het ontwikkelen en implementeren van de OV-chipkaart, en zal de individuele bedrijven daartoe zoveel mogelijk faciliteren. De wijze waarop de risico's worden toegedeeld aan de betrokken partijen, en procedurevoorstellen voor

zover risico's nog niet kunnen worden bepaald, zullen nog nader moeten worden ingevuld. De minister zal periodiek de voortgang bij de bedrijven afstemmen met de voorzitter van Mobis.

Financiering

Door het Rijk is een maximale financiële bijdrage beschikbaar gesteld voor de pilotprojecten en het migratietraject. Voor de pilotprojecten is €15 miljoen beschikbaar (€10 miljoen uit het amendement

Dijksma en €5 miljoen uit FENS). Voor landelijke invoering van de OV-chipkaart wordt maximaal €90 miljoen beschikbaar gesteld. Voorts is nog €70 miljoen beschikbaar gesteld uit FENS voor de centrale back office. De financieringssystematiek en de hieraan te stellen voorwaarden zullen in de zomer van 2004 zijn uitgewerkt. Ook decentrale overheden en OV-bedrijven zullen investeren in de OV-chipkaart. Uit de maatschappelijke kosten-batenanalyse die in opdracht van Verkeer en Waterstaat is uitgevoerd voor de OV-chipkaart, blijkt dat zowel tariefdifferentiatie als een kaartbijdrage van de reiziger noodzakelijk zijn voor een sluitende business case. De €90 miljoen die beschikbaar is gesteld voor de migratieperiode is gebaseerd op de maatschappelijke kosten-batenanalyse.

Tariefdifferentiatie

Over de toepassing van tariefdifferentiatie zijn de individuele decentrale overheden bevoegd te beslissen, aangezien er sprake zal zijn van decentrale tariefstelling. Het realiseren van tariefdifferentiatie biedt mogelijkheden om het openbaar vervoer te optimaliseren en is een voorwaarde voor een haalbare invoering van de OV-chipkaart. Indien niet gekozen wordt voor tariefdifferentiatie zal tot een alternatieve oplossing gekomen moeten worden, in het kader van de business case.

Kaartbijdrage reiziger

Partijen zijn van oordeel dat het uitgangspunt voor de kaartbijdrage van de reiziger is dat de totaalopbrengst gerealiseerd wordt en dat, afhankelijk van het gekozen implementatie- en kaartuitgevers scenario, de reizigersacceptatie maximaal is. Ten aanzien van de hoogte van de kaartbijdrage dienen het Rijk, en de koepelorganisaties van decentrale overheden en de OV-bedrijven gezamenlijk op korte termijn, juni 2004, een eerste scenario vast te stellen ten behoeve van de launch. Een definitief scenario zal eind 2005 beschikbaar moeten zijn. In dit opzicht zal afstemming dienen plaats te vinden met de kaartproducenten.

Oplaad infrastructuur

Belangrijk aandachtspunt dat nauw samenhangt met de financiële aspecten betreft de oplaadinfrastructuur. De investeringen voor de oplaadinfrastructuur voor de OV-chipkaart kunnen mogelijk niet worden terugverdiend gedurende de concessieperiode, hetgeen een efficiënte concessiewisseling mogelijk in de weg staat. In maart 2005 zullen de OV-bedrijven en de decentrale overheden gezamenlijk voorstellen doen voor oplossingen.

Juridische aspecten

De huidige vervoervoorwaarden zijn geheel toegesneden op het NVB en het NS tariefstelsel. De vervoervoorwaarden die betrekking hebben op het NVB zijn voor een belangrijk deel neergelegd in nationale regelgeving. Voor zover concessieverleners en concessiehouders vervangende voorwaarden overeenkomen voor de OV-chipkaart, kunnen de voorwaarden uit de nationale regelgeving ten aanzien van het NVB vervallen. De minister van Verkeer en Waterstaat zal daartoe steeds een expliciet besluit nemen. Aanpassing van de vervoervoorwaarden zal op diverse punten noodzakelijk zijn, onder meer ten aanzien van calamiteit en/of systeemuitval, strafrechtelijke consequenties van misbruik van het OV-

systeem (overeenstemming over de bewijslast) en een minimaal kaartsaldo. De Commissie Vervoervoorwaarden van de OV-bedrijven zorgt voor een passende regeling, in overeenstemming met het Rijk en de decentrale overheden. Voorzover dat noodzakelijk is, zal de minister de aangepaste vervoerwaarden opnemen in de nationale regelgeving. In andere gevallen worden de vervoervoorwaarden opgenomen in de concessie en neergelegd in de algemene vervoervoorwaarden van de OV-bedrijven. De Commissie Vervoervoorwaarden zal uiterlijk in juni 2004 in overeenstemming met het Rijk en decentrale overheden een voorstel doen voor tijdelijke vervoervoorwaarden met het oog op de launch. OV-bedrijven, decentrale overheden en de minister zullen ervoor moeten zorgen dat deze voorwaarden uiterlijk het eerste kwartaal van 2005 definitief zijn geregeld met het oog op het uitvoeren van de pilots.

Andere juridische aspecten met het oog op de invoering van de OV-chipkaart betreffen in ieder geval de aanpassing van de contractenbundel en het treffen van een aangepaste voorziening voor de verdeling van de vervoeropbrengsten. Partijen zullen zich voor zover dat in hun mogelijkheid ligt gezamenlijk inspannen dat genoemde aanpassingen op tijd worden gerealiseerd.

Uiteraard speelt er meer op juridisch vlak. Alle betrokken partijen zullen moeten voldoen aan de (nationale en Europese) geldende wet- en regelgeving. Dit geldt ook voor het bedrijf dat het systeem voor het elektronisch vervoer bewijs beschikbaar stelt en exploiteert. Dit moet tegen marktconforme voorwaarden op non-discriminatoire wijze. Eveneens zal nauwlettend in de gaten worden gehouden of sprake is van voldoende marktwerking en voldoende 'level playing field' voor de OV-bedrijven.

Rolverdeling en nadere invulling kaders

Rolverdeling

Alle partijen handelen allereerst vanuit de rol die zij met betrekking tot de ontwikkeling en invoering van de OV-chipkaart vervullen en staan aan de lat voor hun eigen werkzaamheden. Zij zullen handelen vanuit hun bevoegdheden, en de werkzaamheden (indien nodig) in onderlinge (procedurele en inhoudelijke) afstemming en met voortvarendheid uitoefenen. Op hoofdlijnen zijn de bevoegdheden en verantwoordelijkheden als volgt verdeeld:

- Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat handelt vanuit de bevoegdheden met betrekking tot wet- en regelgeving, het verstrekken van een financiële (Rijks)bijdrage en als directe opdrachtgever voor het nationale spoorvervoer. Daarnaast vervult het Ministerie een rol in het faciliteren van samenwerking tussen partijen.
- De 19 decentrale overheden, provincies en kaderwetgebieden, zijn als concessieverleners van de OV-bedrijven in het stad- en streekvervoer verantwoordelijk voor de (aanbestedingen van) concessies. Zij bepalen de aard en omvang van de lokale en regionale vervoerdiensten en de tariefstelling daarvan, onder meer middels concessievoorschriften.
- De OV-bedrijven zijn verantwoordelijk voor de bedrijfsmatige implementatie van de OV-chipkaart in het openbaar vervoer.
- Trans Link Systems, een joint venture van vijf grote OV-bedrijven, is een bedrijf dat een systeem voor een elektronisch vervoerbewijs heeft aanbesteed. Het bedrijf is verantwoordelijk voor de implementatie en exploitatie van het eigen TLS-systeem, en hiermee een belangrijke partij voor de OV-chipkaart. Trans Link Systems heeft aangegeven zorg te dragen voor de primaire processen van het systeem: het verwerken van transacties en overige data, en de terugkoppeling daarvan aan aangesloten OV-bedrijven. Uitgangspunt is dat alle OV-bedrijven kunnen worden aangesloten op het systeem.

Dit document is behandeld in het Drie Partijen Overleg voor de OV-chipkaart, waarin zowel het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de koepelorganisaties van de decentrale overheden (IPO en SKVV), de koepelorganisatie van de OV-bedrijven (Mobis) als een aantal OV-bedrijven zitting hebben. Trans Link Systems (TLS) is gevraagd een systeemtoets uit te voeren op het document, dit wil zeggen, eventuele onmogelijkheden in de tijd of qua kosten vroegtijdig te signaleren.

Nadere invulling kaders

In dit Afsprakenkader II “Van Strip naar Chip” wordt voor ieder onderwerp aangegeven welke partij de primaire probleemeigenaar is om te komen tot een kader of route op weg naar het eindbeeld. Dit betekent dat de genoemde partijen voor dat onderwerp de verantwoordelijkheid hebben de daartoe behorende activiteiten binnen het bijbehorende tijdschema en in afstemming met de overige betrokken partijen uit te voeren. De inhoudelijke invulling van de verschillende onderwerpen zal voornamelijk moeten plaatsvinden op de werkvloeren binnen de ‘kolommen’ van het Rijk, de OV-bedrijven en decentrale overheden. Voor zover partijen hierin gezamenlijk optreden vormen het daartoe opgestelde werkdocument dat als bijlage bij het Afsprakenkader II hoort en het programmaplan de basis voor nadere uitwerking. Gezamenlijke invulling van de hier geschetste kaders en gemaakte afspraken zal langs de volgende paden gebeuren:

- Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat streeft ernaar op korte termijn met de 19 individuele decentrale overheden, provincies en kaderwetgebieden, tot individuele afspraken te komen over invoering van de OV-chipkaart binnen de door het Afsprakenkader II geschetste kaders. Uiteraard zullen de decentrale overheden op hun beurt tot afspraken moeten komen met de OV-bedrijven.
- De betrokken koepelorganisaties van de decentrale overheden, het IPO en SKVV, zorgen ervoor dat sprake is van informatieoverdracht over de OV-chipkaart en het Afsprakenkader II richting de achterbannen. Hierbij valt te denken aan het actief voorlichten van de achterbannen, het actief kenbaar maken van de afspraken uit deze overeenkomst, en het mobiliseren en faciliteren van de leden.
- Mobis zal, als brancheorganisatie van de OV-bedrijven en onderdeel van het Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV), eerste aanspreekpunt zijn voor de invulling van de verantwoordelijkheden die behoren tot de OV-bedrijven, en een coördinerende, informerende, stimulerende en faciliterende rol richting de OV-bedrijven vervullen. Tevens heeft Mobis de verantwoordelijkheid de voortgang van de werkzaamheden binnen de daartoe gestelde tijdspaden te bewaken en een signaal af te geven naar de overige partijen (het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, het IPO en de SKVV) wanneer deze overschreden worden. Uiteraard is het wenselijk dat alle OV-bedrijven individueel diezelfde verantwoordelijkheid voor hun eigen werkzaamheden nemen.
- De drie partijen (Rijk, (koepels van) decentrale overheden en OV-bedrijven) zullen regelmatig op bestuurlijk niveau het tijdspad in de gaten houden, elkaar daarover informeren, op aanspreken en bijsturen indien hiervan wordt afgeweken voor zover dat mogelijk is.

Daarnaast worden nadrukkelijk de volgende partijen betrokken:

- East West, de partij die geselecteerd is voor het ontwerp en onderhoud van het TLS-systeem, en het leveren van bijbehorende producten en diensten. Dit consortium levert ook de benodigde apparatuur.
- Belangenorganisaties, waaronder de consumentenorganisaties vanwege het belang van de klantacceptatie, en werkgevers- en werknemersorganisaties, vanwege de personeelsacceptatie.

Belangrijke aandachtspunten reizigers

Landelijk gebruikte kaarten

De invoering van de OV-chipkaart vraagt om aanpassingen voor de huidige nationale studentenkaart en de OV-jaarkaart. Studenten dienen van een OV-chipkaart te worden voorzien. Distributie van de huidige studentenkaart is vastgelegd in contracten tussen de OV-bedrijven en het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap. Kaartuitgifte vindt thans plaats door de Informatie Beheer Groep (IBG). Studenten betalen op dit moment geen kaartbijdrage. In oktober 2004 zullen afspraken moeten zijn gemaakt over contracten tussen de OV-bedrijven en het Ministerie van OC&W inzake distributie en financiering van de OV-chipkaart voor studenten. Het Rijk zal hierover overleggen met de contractanten aan bedrijvenszijde (NS, VSV+ en VSS i.o.). Afstemming zal moeten plaatsvinden met de betrokken kaartproducenten (TLS-CI).

De OV-jaarkaart zal als gemaksoptie met de invoering van de OV-chipkaart mogelijk overbodig worden, aangezien deze kaart hetzelfde gemak biedt. Bovendien verhoudt gedecentraliseerde tariefbevoegdheid zich slecht tot een 'nationale' propositie. In het Drie Partijen overleg zal voor juni 2004 worden bezien in hoeverre de OV-jaarkaart blijft bestaan. Indien gekozen wordt voor het beëindigen van de OV-jaarkaart, zal op korte termijn door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat onderzocht worden wat de mogelijkheden zijn voor een ministeriële regeling met daarin de restitutiemogelijkheden. Indien de OV-jaarkaart blijft bestaan, zal Mobis in samenwerking met VBN en de betrokken kaartproducent (TLS-CI) voor het einde van 2004 een regeling treffen voor de distributie van de kaart en de proposities.

Tijdens de duale fase, waarin zowel met de huidige vervoerbewijzen als de OV-chipkaart wordt gereisd, dient de OV-jaarkaart gebruiker toegang te houden tot het volledige OV-systeem. Mobis draagt in samenwerking met VBN hiervoor uiterlijk juni 2004 een oplossing aan. Voor beide kaarten zullen op zeer korte termijn tussenoplossingen worden geformuleerd in verband met de afsluiting van de metro in Rotterdam.

Tarievenkader

Op een aantal punten is een nadere invulling van het vastgestelde gezamenlijke beleidskader voor tarieven van de decentrale overheden nodig. De invulling van het tariefbeleid is mede bepalend voor de invoering van een nieuwe tariefstructuur op de OV-chipkaart. De koepelorganisaties van de decentrale overheden nemen het initiatief en spannen zich ertoe in vóór oktober 2004 te komen tot een nadere invulling van het bestaande beleidskader, inclusief een beheersregeling daarvan. Daarnaast geldt dat tijdens de duale fase overgangsproblemen het hoofd geboden moeten kunnen worden. Hier ligt dus een nauwe samenhang met het aspect migratie- of overgangperiode. Afspraken op dit punt zullen in een Drie Partijen overleg medio 2004 gemaakt worden.

Als uitgangspunt bij de tariefberekening geldt de tariefkilometer. Zolang de OV-chipkaart nog niet landelijk is ingevoerd, blijft het mogelijk om – afhankelijk van de invulling die de gezamenlijke decentrale overheden geven aan het tariefbeleid – tijdelijk de OV-zone conform het NVB als basis voor de tariefberekening te hanteren.

Inchecken en uitchecken

Zonder eenduidigheid over in- en/of uitchecken met de OV-chipkaart bij overstappen ontstaat mogelijk verwarring bij de reiziger. De betrokken OV-bedrijven zullen zich, in geval van spoorvervoer samen met ProRail, moeten inspannen om te komen met een heldere oplossing,

bij voorkeur op uniforme wijze, mede met het oog op toekomstige aanbestedingen. Mobis zorgt voor afstemming met Trans Link Systems, waar dit onderwerp reeds deel uitmaakt van het werkpakket. In verband met de launch en pilots zal reeds in juni 2004 bekend moeten zijn hoe hiermee wordt omgegaan. Een definitief besluit kan volgen in de tweede helft van 2005, en zal mede gebaseerd worden op resultaten van de launch en een aantal pilots.

Indien uitchecken niet altijd verplicht wordt gesteld (bijv. bij abonnementen) zal dit mogelijk ook tot verwarring kunnen leiden bij de reizigers en tot niet uitchecken in situaties waarin dit wel noodzakelijk is, hetgeen leidt tot onvolledige reisinformatie. Bij het finaliseren van het reisconcept zullen de OV-bedrijven bezien of en op welke wijze de reiziger kan worden gestimuleerd altijd uit te checken.

Communicatie

De OV-chipkaart zal voor veel veranderingen zorgen in het openbaar vervoer, hetgeen vraagt om een heldere en eenduidige communicatie naar de reiziger. De OV-bedrijven zullen gezamenlijk een communicatieplan ontwikkelen, gebaseerd op het migratie- of overgangsscenario, waarbij regionale aspecten in een nationaal kader worden geplaatst. Dit plan zal op korte termijn, mei 2004, gereed zijn. Er bestaan overlegmomenten met reizigersorganisaties. Tevens zijn reeds afspraken gemaakt over de wijze waarop partijen de communicatie richting de reiziger zullen afstemmen.

Toegankelijkheid

De OV-chipkaart zal uiteraard moeten voldoen aan de huidige eisen die voor toegankelijkheid gelden. Mobis en de OV-bedrijven spannen zich ertoe in gezamenlijk met de decentrale overheden en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat te bezien in hoeverre een aanvullende regeling op het gebied van toegankelijkheid vereist is in het kader van de OV-chipkaart. Hierover zal medio 2005 een besluit worden genomen, mede op basis van de resultaten van de launch en een aantal pilots.

Groepsreizen of meermansgebruik

Het is niet mogelijk met meerdere personen op één OV-chipkaart te reizen. Op welke wijze hiermee omgaan is nog niet duidelijk. Vanwege klantacceptatie van de OV-chipkaart lijkt een uniforme oplossing van groot belang. Mobis en de OV-bedrijven spannen zich ertoe in voor juli 2004, samen met de decentrale overheden en het Rijk en in afstemming met betrokken kaartproducenten (TLS-CI), te bezien in hoeverre een oplossing haalbaar is.