

Vergaderjaar 2003–2004

29 200 XII

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2004

Nr. 20

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 november 2003

Naar aanleiding van de vragen tijdens het Algemeen Overleg over de chipkaart OV op 25 juni 2003 (kamerstuk 28 600 XII/23 645, nr. 124) en de schriftelijke vragen ter voorbereiding van de begrotingsbehandeling (kamerstuk 29 200 XII, nr. 10, blz. 12–13, 24), informeer ik u over de voortgang van de ontwikkeling van de Chipkaart OV.

De ontwikkeling van de chipkaart verloopt goed en zal naar verwachting binnen korte tijd kunnen worden afgerond, waarna het systeem zal worden beproefd in een aantal gebieden en vervoermodaliteiten.

Voor de medefinanciering door mijn departement zijn naar mijn mening voldoende middelen beschikbaar. Het betreft hier dan een totaal pakket ter waarde van maximaal € 100 mln. Over de bijdrage vanuit het Fonds eenmalige bijdrage NS (FENS) wordt met NS nog overlegd; naar verwachting kan dat overleg op korte termijn worden afgerond. Op dit moment bestaat overeenstemming over een financiering van minimaal € 74 miljoen ten laste van FENS.

De maatschappelijk baten – lasten studie is vrijwel afgerond. Op basis van de voorlopige uitkomsten blijkt de invoering voor Nederland totaal een positief saldo van € 400 tot € 1500 mln. op te leveren. Dat betekent dat invoering van de chipkaart voor het gehele Nederlandse openbaar vervoer een rendabel project is.

Uit deze studie kan tevens worden geconcludeerd dat zonder rijksbijdrage de kaart waarschijnlijk niet op nationale schaal kan worden ingevoerd. Dit omdat niet alle belanghebbenden bij de invoering een batig saldo hebben en omdat financiering niet bij alle bedrijven verzekerd is; met name ligt een rol voor mijn departement en de decentrale overheden om de migratie mogelijk te maken. Het definitieve rapport zal u binnenkort worden toegezonden. Ik zend u hierbij een uitgebreid overzicht van de stand van zaken en de voortgang van het project. Dit zal met alle betrokken partijen nader worden uitgewerkt.

Gegeven de verschillende rollen en de verantwoordelijkheden van betrokken partijen zal een regiegroep voor coördinatie op nationale schaal worden ingesteld.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

Conclusies

Het is – na 25 jaar overleg tussen overheid en bedrijfsleven – voor de openbaar vervoerbedrijven haalbaar om in 2004–2008 op nationale schaal een nieuw (chip)kaartsysteem in te voeren. Daarvoor is nodig, dat de hoofdrolspelers (de vervoerders, de reizigersorganisaties, de concessieverlenende overheden en het Rijk) uitgaande van ieders eigen rol en verantwoordelijkheid, de komende maanden een aantal concrete afspraken maken.

Invoering kan snel, goed en efficiënt, maar dan zullen alle betrokkenen optimaal moeten samenwerken:

- de 13 miljoen OV-reizigers, die aan een geheel nieuw kaartsysteem zullen moeten wennen;
- de reizigers-, ouderen- en gehandicaptenorganisaties;
- de 15 OV-bedrijven met 20 000 direct betrokken medewerkers, die hun bedrijfsprocessen ingrijpend zullen moeten aanpassen;
- Mobis, TransLink Systems (TLS), Vervoerbewijzen Nederland B.V. (VBN);
- de systeemleveranciers;
- de 35 concessieverlenende provincies, regio's en steden;
- het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de overige betrokken rijksorganisaties.

De ervaringen met de Tripperpas in Groningen, met de chipkaart in Hong Kong en elders in het buitenland bevestigen dit, maar laten ook zien dat dit inspanningen van alle partijen vergt. Daarom is een aantal organisatorische, juridische en financiële voorzieningen nodig. De financiële middelen zijn hiervoor beschikbaar.

Bovendien moet een aantal andere voorwaarden worden vervuld:

- tijdige besluitvorming door alle partijen (tijdverlies leidt tot hogere kosten en grotere risico's);
- een sobere en eenvoudige opzet in de beginfase om de kosten en risico's in de hand te kunnen houden;
- goede organisatie, voorbereiding en beproeving om kinderziekten te voorkomen, dan wel zo snel mogelijk te verhelpen en de kosten en risico's te beheersen;
- goede communicatie tussen partijen;
- de bereidheid van alle partijen om te geven en te nemen, opdat alle betrokkenen netto baat bij de invoering zullen hebben;
- procesregie op nationaal niveau.

De invoering van de chipkaart op nationale schaal in combinatie met toegangspoortjes op trein- en metrostations zal dan geleidelijk:

- de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van het OV voor de reizigers vergroten, waardoor tot 2010 ongeveer anderhalf procent betaalde vervoersgroei zal ontstaan;
- de kwaliteit/prijsverhouding van het OV met één tot vier procent verbeteren, waardoor het effect van de recente bezuinigingsronden kleiner kan worden;
- het aantal zwartrijders gemiddeld met ruim 20 procent reduceren;
- de sociale veiligheid in het OV vergroten.

De studie naar de maatschappelijke kosten en baten van de chipkaart OV

In opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft Hypercube Business Innovation in samenwerking met de Stichting voor Economisch Onderzoek van de Universiteit van Amsterdam (SEO) een studie uitgevoerd: «De maatschappelijke kosten en baten van de invoering van de OV-chipkaart».

Deze studie is opgedragen om:

- vast te kunnen stellen of de baten van invoering van de chipkaart op nationale schaal en het afsluiten van stations met toegangspoortjes groter zijn dan de lasten;
- beter inzicht te krijgen in de baten en lasten voor de reizigers, de vervoerbedrijven, de decentrale overheden en de rijksoverheid;
- indien nodig baten en/of lasten te kunnen herverdelen, opdat alle 50 autonome partijen en de reizigers netto baat – dus belang – hebben bij invoering van de chipkaart (indien dat niet het geval is, zullen partijen niet meedoen dan wel de kaart niet gebruiken);
- optimalisatiemogelijkheden en knelpunten te identificeren.

De studie is opgezet volgens de OEI-methodiek (Onderzoek Effecten Infrastructuur), ontwikkeld in opdracht van de Ministeries van Verkeer & Waterstaat, van Economische Zaken en van Financiën door een aantal instituten, universiteiten en adviseurs, waaronder het Centraal Planbureau (CPB).

De methodiek is goed bruikbaar gebleken voor een analyse van de effecten van een chipkaart OV. Het conceptrapport is door een wetenschappelijk panel, waarin onder meer het CPB was vertegenwoordigd, besproken. Het commentaar van het panel is in het rapport verwerkt. Basis voor de studie zijn gedetailleerde gegevens, verstrekt door de OV-bedrijven. In enkele gevallen waar sprake was van suboptimale invulling van het chipkaartsysteem hebben de onderzoekers gegevens geharmoniseerd, Onder andere om het «level playing field» voor de bedrijven niet te verstoren. Bovendien is een vervoerder-onafhankelijke «benchmark» ontwikkeld, die als streefbeeld kan fungeren. Met vertegenwoordigers van de bedrijven, de reizigersorganisaties en de overheden zijn de uitkomsten besproken.

Een dergelijke studie is een modelmatige monetaarisering van waarschijnlijke ontwikkelingen in de toekomst; de werkelijkheid kan hiervan afwijken. Zelfs de publicatie van dit rapport zal de ontwikkelingen beïnvloeden. Voor het bepalen van onder- en bovengrenzen, zeker op macroniveau en voor het opsporen van knelpunten en optimalisatiemogelijkheden is het echter een goed instrument.

De vermelde minimumwaarden zijn echte minima, gebaseerd op zeer conservatieve ramingen. Verwacht wordt dat een beter resultaat behaald zal worden. Daarom is ook een reële bovengrens aangegeven. Bij gebruik van de uitkomsten op microniveau is voorzichtigheid geboden.

De studie kan pas binnenkort aan de Tweede Kamer worden toegezonden, omdat nog een discussie gaande is over de toerekening van de baten en lasten van stationsverbouwingen bij het spoorvervoer, samenhangend met het plaatsen van de toegangspoortjes. Verwacht wordt dat de macro-uitkomsten hierdoor niet meer wezenlijk zullen veranderen. In het navolgende staan de belangrijkste (voorlopige) uitkomsten gemeld. De nog lopende discussie heeft geen invloed op de cijfers voor het stad- en streekvervoer, zodat conclusies over de financiële faciliteiten hiervoor mogelijk zijn.

De maatschappelijke baten van de chipkaart OV zijn groter dan de lasten

De kosten van een nieuw chipkaartsysteem zijn – vooral voor het stad- en streekvervoer – hoger dan van het huidige systeem. De jaarlijkse kosten, inclusief NS en de studentenkaart en inclusief kapitaallasten bedragen € 160–170 miljoen tegen nu € 120 miljoen. De totale productiekosten van het openbaar vervoer bedragen ongeveer € 3 miljard; de kostenstijging is dus ongeveer anderhalf procent.

Het saldo van opbrengsten en kosten van invoering van de chipkaart op nationale schaal is positief. De Netto Contante Waarde (NCW) hiervan wordt geraamd op € 400–1500 miljoen (zie bijlage 1 voor een korte toelichting op de berekening van de NCW).¹ Voor een totale investering van ruim € 800 miljoen (inclusief migratiekosten) is dit een goed minimum resultaat/rendement (de waarde is het overschot na het terugverdienen van de investering) met een omvangrijke groeipotentie. Over een aantal jaren gaat het om jaarlijkse netto baten van € 40–140 miljoen ofwel gerelateerd aan de totale productiekosten een efficiëntieverbetering van het openbaar vervoer, inclusief het effect voor de reizigers, van 1 à 4%.

Het leeuwendeel van de netto-baten valt bij de spoor- en metrosystemen; bij het stad- en streekvervoer (inclusief metro) zijn in de minimumvariant de baten € 60 miljoen (NCW) groter dan de lasten, maar er is een groeipotentie van € 550 miljoen (op termijn € 45 miljoen per jaar). De spoor-, metro-, tram- en bussystemen hebben elkaar vanwege het schaaffect (lagere kosten) wel nodig. Gezien de invoering van de chipkaart op veel plaatsen in het buitenland zijn deze uitkomsten niet verbazingwekkend.

De chipkaart OV zal tot 2010 ongeveer anderhalf procent betaalde vervoergroei bewerkstelligen. Het aantal ritten zal door de invoering van de chipkaart met ruim één procent (15 miljoen per jaar) groeien, maar daalt met ongeveer hetzelfde percentage door zwartrijders, die minder of helemaal niet meer met het OV gaan reizen. Het aantal zwarte en grijze ritten zal gemiddeld met ruim 20 procent dalen. Netto groeit het vervoer met 130 mln. reizigerskilometers per jaar.

De chipkaart OV vormt niet alleen om vervoerkundige redenen een stimulans voor de Nederlandse economie. Ook de ontwikkeling van hoogwaardige kennis en moderne betalingssystemen versterkt onze economische structuur.

De verdeling van de baten en de lasten over de partijen geeft het volgende beeld:

- In eerste instantie komen de grootste netto baten (€ 570–710 mln. NCW) ten gunste van de reizigers; dit betreft effecten van wachttijdreductie, sociale veiligheid en productverbetering. Dit ligt voor de hand gezien de doelstelling: het openbaar vervoer voor de reiziger aantrekkelijker maken. In de studie is, gezien de groei van de baten voor de reizigers, gerekend met een aparte kaartbijdrage van de reiziger van € 1,5–2,5 per jaar; dit komt ongeveer overeen met de productie-, distributie- en servicekosten van de kaart. Dit bevordert ook het zuinig omgaan met de kaart, die immers waarde vertegenwoordigt. Bovendien kan het tegoed op een verloren kaart worden geblokkeerd waardoor waardeverlies voor de reiziger wordt voorkomen. Daarna resteert een batig saldo van € 280–420 miljoen (NCW) voor de reizigers en hun werkgevers (in verband met zakelijke reizen en woon-werkverkeer).
- Bij de vervoerbedrijven is rekening gehouden met enige tariefdifferentiatie tussen spits en dal, die met de chipkaart mogelijk wordt en die leidt tot lagere exploitatielasten (niet tot hogere opbrengsten). Gezien de hoge overheidssubsidies voor het stad- en streekvervoer en

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

de recente bezuinigingen is efficiëntieverbetering urgent. Dit kan alleen als de concessieverleners (decentrale overheden) hiermee instemmen. Samen met het effect van de kaartbijdrage van de reizigers wordt het saldo voor de gezamenlijke vervoerders positief (dit is inclusief het effect van de toegangspoortjes op trein- en metrostations). Als dit niet het geval zou zijn, zullen de vervoerders niet in het chipkaartsysteem investeren en komen dus de extra baten voor de reizigers (en de overheden) niet beschikbaar.

- Via de aanbesteding van concessies en onderhandelingen tussen concessieverlener en concessiehouder zal een deel van het positieve resultaat voor de vervoerders terechtkomen bij de decentrale overheden (vooral nog is uitgegaan van 60%; op langere termijn zal dit waarschijnlijk meer zijn). Voor de vervoerders in het stad- en streekvervoer worden de netto baten (NCW) dan € 50–220 miljoen en voor de decentrale overheden € 70–330 miljoen. Voor de concessieverlenende overheden betekent dit over enkele jaren een verbetering van € 6–28 mln. per jaar. Deze baten reduceren te zijner tijd het effect van de recente bezuinigingen op de exploitatiebijdragen aan het stad- en streekvervoer.
- De netto baten voor de rijksoverheid zijn nagenoeg nihil. Daarnaast zijn er indirecte economische en externe (milieu-)effecten voor heel Nederland van € 110 – 130 miljoen (NCW). Op termijn zal een deel van de baten bij de reizigers en de OV-bedrijven via belastingen en de concessieprijs voor het hoofdrailnet naar de rijksoverheid toevloeien.

De uitkomsten per belangengroep als geheel: reizigers, vervoerders, decentrale overheden en het Rijk zijn positief. Dit betekent echter niet, dat alle individuele belanghebbenden positieve netto baten zullen onder vinden:

- voor reizigers, die nooit per trein of metro reizen is de gehanteerde kaartbijdrage in relatie tot de baten voorlopig aan de hoge kant. Dit betreft ongeveer 10 à 15% van de potentiële gebruikers van de kaart, die daardoor mogelijk zullen aarzelen de kaart aan te schaffen;
- voor enkele kleinere busbedrijven is de uitkomst negatief. Er is een schaaffect ten gunste van de grotere bedrijven, hetgeen verklaarbaar is door de relatief hoge vaste en lage variabele kosten van het systeem. Bovendien is het effect van het terugdringen van het zwart- en grijsrijden en het verbeteren van de sociale veiligheid bij de trein en metro groter dan bij de bus. Dit resultaat per bedrijf compenseren is niet goed mogelijk, omdat dit snel leidt tot concurrentievervalsing of niet geoorloofde staatssteun. Wel kan door onderlinge samenwerking en optimalisatiemaatregelen het negatieve schaaffect worden gereduceerd.
- bij één van de 19 concessieverlenende decentrale overheden na 1 januari 2004 (op dat moment gaan in principe de bevoegdheden van de VOC-gemeenten over naar de provincies) is het saldo van de «benchmark»-berekeningen per concessie na toepassing van een uniforme tariefdifferentiatie licht negatief; bij alle anderen is het positief.

Deze belanghebbenden met grotere lasten dan baten zullen alleen meedoen en de chipkaart gaan gebruiken als hun netto effect positief wordt. Verderop in dit projectoverzicht worden maatregelen uitgewerkt om dit te realiseren.

De ontwikkeling van een chipkaart OV

De ontwikkeling van een nieuw kaartsysteem op basis van een korte afstands contactloze chipkaart verloopt goed.

Mede op initiatief van Mobis wordt het systeem ontwikkeld door de vijf grootste openbaar vervoerbedrijven in ons land (Nederlandse Spoorwegen, Connexxion, Gemeentelijk Vervoerbedrijf Amsterdam, RET en HTM).

Deze bedrijven hebben samen een marktaandeel van ruim 80%. Voor het ontwikkelen en het uitvoeren van enkele centrale functies hebben de initiatiefnemers Trans Link Systems (TLS) opgericht. In april 2003 hebben zij na een uitgebreide internationale tenderprocedure gekozen voor het zogenoemde Octopussysteem dat sinds 1997 in Hong Kong wordt gebruikt. Een consortium met Accenture, Vialis, Thales en MTRC uit Hong Kong heeft hiervoor een bindende offerte uitgebracht. Het systeem maakt een stabiele indruk; het is reeds zes jaar in gebruik, heeft zich ondertussen verder ontwikkeld en inmiddels is 95% van alle OV-bedrijven in Hong Kong vrijwillig tot het systeem toegetreden. Het systeem lijkt voldoende flexibel om te kunnen worden aangepast tot een voor het Nederlands openbaar vervoer efficiënt en aantrekkelijk systeem.

Aan de dertien systeemeisen uit het zogenoemde Afsprakenkader tussen overheden en Mobis kan worden voldaan; aan enkele daarvan – met name de groepskorting – is wel een relatief hoog prijskaartje verbonden. Over de concrete parameters van de Nederlandse versie van het systeem – vastgelegd in de zogenoemde «Business Rules» – vindt nog overleg plaats, onder andere met consumentenorganisaties en de concessieverleners. Het is de bedoeling dat de vervoerbedrijven en TLS dit medio november 2003 zullen afronden.

Inmiddels hebben de initiatiefnemers RET, NS, Connexxion en TLS de eerste systemen besteld om te beproeven. De RET voor het gehele Rotterdamse metronet, NS voor de spoorlijn Rotterdam-Hoek van Holland en Connexxion voor de concessie ten zuiden van Rotterdam. TLS heeft opdracht gegeven voor de levering van het centrale verrekensysteem. De RET heeft bovendien een optie genomen op systemen voor het hele Rotterdamse tram- en busnet, NS voor het overige door NS geëxploiteerde spoorwegnet en Connexxion voor haar gehele bus- en tramnet. Verwacht wordt, dat nog dit jaar ook het Gemeentelijk Vervoerbedrijf in Amsterdam (GVBA) systemen zal bestellen. De bestellingen van RET, NS en GVBA zijn inclusief de toegangspoortjes.

Bovendien hebben op dit moment vijf bedrijven plannen voor nog een zestal pilot-projecten. Met de eerder genoemde projecten (zie voor een totaaloverzicht de bijlagen 2 en 3)¹ ontstaat een goed gespreid beproevingstraject (trein, metro, tram, bus, ferry, intermodaal, interliner, HOV, grote steden, agglomeraties, platteland, aansluitende vervoerssystemen van verschillende vervoerders, concessieoverschrijdend vervoer, verschillende tariefsystemen, zeven verschillende bedrijven en negen verschillende concessieverleners). De tram-, bus- en ferryprojecten komen in principe in aanmerking voor een bijdrage uit de € 10 mln. gereserveerd voor pilot-projecten (amendement Dijkma). Echter nog niet alle projecten zijn voldoende ver ontwikkeld en financieel goed onderbouwd. Verderop wordt nader op het verstrekken van financiële bijdragen ingegaan.

De hiervoor genoemde projecten hebben enerzijds een beproevingskarakter, maar vormen anderzijds de start van de invoering van de chipkaart. Dit najaar starten de feitelijke investeringen, met name in de toegangspoortjes. In 2004 beginnen de proeven met het chipkaartsysteem en de toegangspoortjes in een «stand-alone» uitvoering en vanaf voorjaar 2005 kan van het centrale systeem van TLS gebruik worden gemaakt. Omdat het meten van de reizigerstevredenheid om een proef van minimaal een half jaar vraagt, zal niet eerder dan eind 2005 kunnen worden vastgesteld of het systeem voldoet.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Voorwaarde voor invoering van het systeem daarna op nationale schaal is, dat:

- het systeem bij de verschillende modaliteiten onder verschillende omstandigheden goed blijkt te functioneren;
- de (onvermijdelijke) kinderziekten onder controle zijn;
- reizigers tevreden zijn.

Voorwaarde is ook dat het systeem voldoet aan de generieke en specifieke Europese en nationale wetten en regels. Daarna is pas invoering op nationale schaal met steun van het Rijk mogelijk. In ieder geval zijn overleg en afspraken nodig met:

- De Nederlandsche Bank over de betalingsverkeeraspecten;
- Het Openbaar Ministerie over opsporing en bewijsvoering in geval van zwart- en grijsrijden en vervalsing van dan wel fraude met chipkaarten;
- Het Centraal Orgaan Bescherming Persoonsgegevens in verband met de privacy-aspecten;
- Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat over de aanpassing van het WROOV-systeem en de huidige regelgeving in de periode dat het strippenkaart- en het chipkaartsysteem naast elkaar worden gebruikt.

Zolang niet besloten is tot invoering van de chipkaart op nationale schaal is bij het stad- en streekvervoer de chipkaart een regionale kaart. De regionale en lokale vervoerders dienen daarom instemming van de concessieverlener te verwerven voor het gebruik van de chipkaart. In de beginperiode zal bij het regionaal en lokaal vervoer nog het huidige zonetaarif worden gebruikt. Het is de bedoeling van de concessieverlenende decentrale overheden na invoering op nationale schaal over te stappen op een kilometertarief.

De vervoerbedrijven hebben nog niet besloten wie de chipkaart gaat uitgeven, distribueren en promoten. De kansen voor een kaart, geschikt voor alle treinen, metro's, (snel)trams, bussen en boten in ons land en in een later stadium mogelijk ook voor Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) en vervoer in het kader van de Wet Voorzieningen Gehandicapten en voor samenhangende voorzieningen als fietsenstallingen, parkeerplaatsen en kiosken etc. op stations, zijn groot. Daar zijn wel één of meer adequate en efficiënte kaartuitgevers voor nodig. Erkenning hiervan conform de Wet personenvervoer 2000 is pas mogelijk, indien dit goed is geregeld en na notificatie bij de EU.

Invoering van een systeem op nationale schaal met substantiële financiële steun van de overheid betekent dat voorwaarden zullen worden gesteld aan het beheer van enkele centrale functies, zoals de centrale backoffice, teneinde de belangen van de concessieverleners, de reizigers en de vervoerbedrijven veilig te stellen. Het beheer dient stabiel, flexibel, neutraal, betrouwbaar en transparant te zijn. Er dient sprake te zijn van een absoluut «level playing field» voor alle vervoerders, zowel bestaande als toekomstige. Daarvoor is nodig dat de rechten, plichten en belangen van alle vervoerders gelijk zijn en bijvoorbeeld gerelateerd aan hun deel in de omzet («Shared Services»-organisatie op basis van kostprijs). Voorts is conformiteit met mededingings- en aanbestedingsregels van groot belang en dient rekening te worden gehouden met de reizigersbelangen (informatieverstrekking en klachtenprocedures). De vragen die hierover aan Mobis en de andere initiatiefnemers heeft gesteld, zijn nog onvoldoende beantwoord. Het antwoord op deze vragen is van belang voor de te maken afspraken, eventuele aanvullende regelgeving en de vormgeving van het toezicht (generiek of specifiek).

De systeemverantwoordelijkheid, de verantwoordelijkheid voor de communicatie met de reizigers en de intellectuele eigendom van het

systeem berusten bij de OV-bedrijven. De rijksoverheid richt zich op stimuleren van de invoering van een systeem op nationale schaal, opdat met één kaart door de hele OV-keten kan worden gereisd. Een nationale chipkaart bevordert voorts de decentralisatie en de marktwerking zoals vastgelegd in de Wet Personenvervoer 2000.

De invoering van een chipkaart OV op nationale schaal

Invoering van een chipkaart OV kan uitgaande van decentralisatie en marktwerking op verschillende manieren tot stand komen:

- a* vervoerbedrijven met een «business case» met een batig saldo zullen de kaart willen invoeren, mits de risico's beheersbaar zijn, de financiering rond is en de concessieverlener daarmee instemt;
- b* concessieverleners kunnen bij een aanbesteding van een concessie de chipkaart voorschrijven. Bij een positieve «business case» of de beschikbaarheid van voldoende extra middelen om de «business case» positief te kunnen maken en een mogelijkheid om de investering te financieren, zal dit geen probleem opleveren. Bij een concessieverlener met meerdere concessies en een positief totaal saldo zal via de aanbestedingen herverdeling tussen concessies met batige en negatieve saldi moeten plaatsvinden;
- c* indien een concessie voorlopig niet wordt aanbesteed (tram- en recent aanbesteede concessies), is overleg over invoering en financiering tussen vervoerder en concessieverlener nodig, zie verder *b*;
- d* het Rijk kan op grond van de wet het gebruik van een systeem opleggen.

Nadere uitwerking hiervan geeft het volgende beeld:

- *ad a*: Dit is de ideale situatie; de markt voert zelf de kaart in, zoals in Hong Kong. Een voorbeeld is NS: als het systeem goed functioneert en de reizigers tevreden zijn zal NS, gebruikmakend makend van Fonds Eenmalige Bijdrage NS (FENS), de chipkaart invoeren. Hetzelfde geldt voor de metro's in Rotterdam en Amsterdam en waarschijnlijk ook voor de trams en bussen in deze steden omdat het om samenhangende vervoerssystemen gaat. Als NS op de chipkaart overgaat, zullen vanwege het huidige gemeenschappelijk kaartstelsel ook NoordNed, Syntus en Randstadrail waarschijnlijk overgaan. Ook de studentenkaart kan kostendekkend worden omgezet in een chipkaart. Op deze wijze kan 35–60% van het OV (qua aantal ritten) de overstap naar de chipkaart maken.
- *ad b*: Voor 1 januari 2007 moet ruim 80% van alle busconcessies worden aanbesteed. Via deze weg kan ongeveer 30–40% van het OV (aantal ritten) overgaan op de chipkaart. Voor een vlot proces zijn wel extra financiële middelen nodig.
- *ad c*: Voor de busconcessies die niet meer behoeven te worden aanbesteed en voor de tramconcessies liggen onderhandelingen tussen concessiehouder en concessieverlener voor de hand, gezien de samenhang met aanpalende busnetten en het belang van bedrijven om zo snel mogelijk te migreren. Dit betreft ongeveer 10–25% van het OV. Financieel geldt hier hetzelfde als bij *b*, inclusief herverdeling door de concessieverlener tussen concessies met een batig en een negatief saldo.
- *ad d*: Voor verplicht opleggen door het rijk is erkenning van de kaartuitgever(s) en het systeem nodig na een notificatieprocedure in Brussel. Om dit proces te kunnen starten moet eerst duidelijk zijn dat het systeem goed functioneert en de reizigers tevreden zijn. In een later stadium kan verplicht opleggen door het Rijk aan de orde komen.

Samenvattend kan worden geconcludeerd, dat bij 35–60% van de OV-ritten de chipkaart waarschijnlijk snel zal worden ingevoerd als de proeven goed verlopen.

Eind 2005 ontstaat een duidelijk beeld over het functioneren van het systeem. Daarna is het mogelijk definitief te besluiten tot invoering op nationale schaal. Met een goede voorbereiding nu is het mogelijk het systeem in 2006 en 2007 grootschalig in te voeren. Omdat de migratiekosten – door het naast elkaar functioneren van het oude en het nieuwe kaartsysteem – erg hoog zijn, is het belangrijk om te proberen eind 2007 tenminste 90% van de OV-ritten via de chipkaart te laten verlopen. De totale migratiekosten (inclusief NS) bedragen dan ongeveer € 210 miljoen. Elk jaar langer vergt € 50 miljoen extra.

Hoewel gezien het batige saldo voor de vervoerders een flink deel van het OV op eigen kracht de chipkaart zou moeten kunnen invoeren is er in de periode 2004–2007 wel sprake van een kastekort/voorfinancierings-behoefte van € 150 miljoen bij het regionaal en lokaal OV, veroorzaakt door de investeringen en de migratiekosten. Voorfinanciering door de vervoerders zelf is maar ten dele mogelijk omdat na een aantal jaren bij een volgende aanbesteding mogelijk de concessie naar een ander bedrijf overgaat en het deel van de investeringen, dat nog niet is terugverdiend dan verloren kan gaan. Medevoorfinanciering door de concessieverlener dan wel adequate concessievoorwaarden om kapitaalvernietiging bij de vertrekkende concessiehouder te voorkomen zijn daarvoor opties. Voor de opdrachtgever gaat in principe geen waarde verloren bij de overgang naar een andere vervoerder. Door goede samenwerking tussen vervoerders en concessieverleners kunnen deze risico's worden ondervangen.

Met de invoering van de chipkaart hangt nauw samen de uitfasering van het strippenkaartsysteem, het huidige nationale kaartsysteem voor regionaal en lokaal vervoer. Omdat invoering van de chipkaart op één dag (een «big bang») technisch-organisatorisch naar verwachting niet realistisch is, is vooralsnog uitgegaan van een overgangperiode. In deze periode is het belangrijk om «geen oude schoenen weg te gooien alvorens de nieuwe zijn ingelopen». Echter om de strippenkaart pas als nationaal systeem in te trekken als de laatste reiziger overgaat op de chipkaart is onbetaalbaar. Het «betere» wordt dan de vijand van het «goede». Bovendien is het onbillijk, omdat bedrijven en regio's, die het eerst overgaan op de chipkaart dan veel hogere migratiekosten hebben dan de bedrijven en regio's die tot het laatste moment wachten. Tot nu toe is 1 juli 2006 als streefdatum genoemd voor het afschaffen van de verplichting voor vervoerders om de strippenkaart te accepteren (hij mag daarna nog wel vrijwillig worden geaccepteerd). Om aan de eerder genoemde onbillijkheid tegemoet te komen kan ook aan een geleidelijke uitfasering van de strippenkaart worden gedacht. Dit kan door af te spreken, dat – indien in een bepaalde regio of een bepaald systeem 90% of meer van de ritten (alle frequente en een flink deel van de geregelde reizigers) met de chipkaart wordt gemaakt – de acceptatie van de strippenkaart door de vervoerder niet meer verplicht is. Hiervan gaat een stimulans voor vervoerders en concessieverleners uit om snel te migreren. Hiervoor is regionaal overleg met de reizigersorganisaties nodig. Los hiervan is in Rotterdam en Amsterdam een discussie gaande om, teneinde een snelle verbetering van de sociale veiligheid te realiseren, in de migratieperiode voor de metro's tijdelijk een aparte metrokaart (met chip) te introduceren. Het intrekken van de verplichting om de strippenkaart c.a. te accepteren is de bevoegdheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Om deze redenen is het belangrijk om in de gebieden waar de proeven/pilots worden gehouden de frequente en de geregelde reizigers zo snel mogelijk van een gepersonaliseerde of anonieme chipkaart te voorzien.

Voor een klein deel van de reizigers wegen de baten echter niet op tegen de lasten. Daarom wordt overwogen de eerste series chipkaarten goedkoper op de markt te brengen. Dit verkort ook de migratieduur en verlaagt de migratiekosten.

De incidentele reiziger moet – indien de strippenkaart niet meer wordt geaccepteerd – een papieren chipkaart voor één of meer ritten bij de bestuurder of een automaat kopen. Gezien de relatief hoge kosten van dit kaarttype (vergelijkbaar met de huidige tweeën driestrippenkaarten) is het aantrekkelijk als de kaartuitgevers en de vervoerders zo snel mogelijk, zoveel mogelijk plastic chipkaarten aan de man en vrouw brengen.

Maatregelen om een vlotte, goede en efficiënte invoering van een chipkaart OV op nationale schaal te faciliteren

De daadwerkelijke invoering van de chipkaart (en de toegangspoortjes) is de verantwoordelijkheid van de vervoerbedrijven; het gaat om hun klanten, de kwaliteit van hun product, de modernisering van hun bedrijfsprocessen en de veiligheid van hun personeel. De chipkaart is een belangrijk productiemiddel voor een modern OV-bedrijf, net als bussen en infrastructuur. Bedrijven willen de kaart invoeren, mits hun «business case» positief is en financiering mogelijk is.

De concessieverleners/overheden hebben ook belang bij de invoering van de chipkaart. Goed en veilig openbaar vervoer met zo min mogelijk subsidie is een algemeen belang. Het stimuleren en faciliteren van de invoering van de chipkaart kan gezien de uitkomsten van de maatschappelijke kosten-baten studie als een verantwoorde investering in de toekomst worden gezien.

De reiziger heeft de meeste baat bij de invoering van de chipkaart. Wel zal de reiziger zijn routine moeten aanpassen en veranderen is lastig. Goede reizigersvoorlichting door de vervoerders is daarom belangrijk, maar ook de medewerking van de klant.

Ook zonder directe steun van de rijksoverheid zal de chipkaart worden ingevoerd. Een deel van het OV (35–60%) zal de chipkaart in gebruik nemen gezien de voordelen voor reizigers, vervoerders en concessieverleners. Een beperkte invoering van de chipkaart is een verbetering (onder andere sociale veiligheid) ten opzichte van de huidige situatie. De maatschappelijke baten/lastenstudie laat echter zien dat dit nationaal gezien een suboptimale aanpak is. De baten van invoering worden lager en de kosten relatief hoger, dus het netto resultaat lager. Bovendien ontstaat er voor de reiziger een onduidelijke lappendeken; de drempelverlaging bij het OV als gevolg van het «met één kaart door de OV-keten» kunnen reizen wordt sterk gereduceerd.

Om deze redenen is het Rijk onder voorwaarden bereid om extra middelen en extra inspanningen beschikbaar te stellen voor een snelle invoering van de chipkaart op nationale schaal door het bedrijfsleven in nauwe samenwerking met de decentrale overheden en de reizigersorganisaties.

Deze middelen en inspanningen richten zich op het slechten van de resterende problemen en op het beheersen van de risico's.

Invoering op nationale schaal kent de volgende financiële knelpunten:

- a de migratiekosten en de negatieve «cashflow» in de periode 2004–2007 vormen door de concessieduur en de afhankelijkheid van subsidies voor het stad- en streekvervoer een probleem;
- b een klein deel van de reizigers heeft onvoldoende baat bij invoering

van de chipkaart. Bovendien zullen sommige reizigers de kat uit de boom kijken alvorens de chipkaart aan te schaffen.

Om deze problemen aan te pakken, is het volgende onderling samenhangende pakket financiële maatregelen beschikbaar:

1. Een bijdrage conform artikel 57 Besluit Personenvervoer 2000 van maximaal € 10 mln. aan een aantal concessieverleners in het stad- en streekvervoer ten behoeve van pilotprojecten (amendement Dijksma). NS en de metroprojecten zijn hiervan uitgesloten vanwege de separate financieringsafspraken over het plaatsen van toegangspoortjes op stations en de daar aan gerelateerde introductie van de chipkaart OV. De concessieverleners dienen de bijdragen door middel van een overeenkomst (in aanvulling op de concessie) één op één door te geven aan de betreffende vervoerders. In de overeenkomst dienen voorwaarden te worden opgenomen over onderlinge samenwerking en kennisuitwisseling door de vervoerbedrijven met betrekking tot onder meer software-ontwikkeling, reizigersvoorlichting en -tevredenheidsmeting ter reductie van de totale «learning-curve»-kosten. De pilots moeten operationeel zijn uiterlijk op een nader te bepalen datum in het voorjaar 2005 en een operationele looptijd hebben van minimaal één jaar. Voor de overdracht van de middelen aan de vervoerders wordt gedacht aan:
 - bevoorschotting ter medefinanciering van de investeringen;
 - indien nodig een voor alle projecten gelijk bedrag in verband met de eenmalige kosten (zie ook maatregelen 2 en 3);
 - afrekening van het subsidievoorschot via een vaste vergoeding per in de centrale backoffice geregistreerde betaalde rit met de chipkaart (één in- en uitcheck) binnen een periode van bijvoorbeeld maximaal anderhalf jaar na de eerste registratie en het een tevoren vastgestelde plafond. Dit plafond kan worden gerelateerd aan het historische aantal ritten per jaar in het pilotgebied, indien dit betrouwbaar is vast te stellen of aan het investeringsniveau, voor zover redelijk in relatie tot de omvang van de pilot; voor stand alone-projecten moet een aparte registratie-afspraken worden gemaakt.
2. Met NS heeft het Rijk overeenstemming bereikt over een bijdrage van € 5 mln. ten laste van het Fonds Eenmalige bijdrage NS (FENS) ten behoeve van een aantal uitgaven voor de proef- en pilotprojecten, die het best gezamenlijk kunnen worden uitgevoerd (bijvoorbeeld tariefsoftware-ontwikkeling, kaartuitgifte en distributie, reizigersvoorlichtingsmateriaal entevredenheidsmetingen). De proef- en pilotprojecten nemen een groot deel van de eenmalige aanloopkosten van een latere invoering op nationale schaal voor hun rekening.
3. Een bijdrage van € 1 mln. voor hetzelfde doel van Vervoerbewijzen Nederland BV (VBN), de uitgever van het huidige strippenkaartstelsel. Mobis is eigenaar van VBN. Bij VBN zijn de afgelopen jaren reserves van ruim € 1 mln. gevormd onder meer voor de ontwikkeling van de chipkaart. Hierover zullen met Mobis en VBN nadere afspraken worden gemaakt.
4. Een bijdrage conform artikel 57 Besluit Personenvervoer van maximaal € 90 mln. aan de concessieverleners in het stad- en streekvervoer ten behoeve van de invoering van de chipkaart op nationale schaal nadat gebleken is dat de proef- en pilotprojecten succesvol zijn verlopen. Ook bij deze bijdrage zijn NS en de metroprojecten uitgesloten. Voorwaarde voor het verstrekken van de bijdrage is, dat de concessieverlener de chipkaart als verplichting in elke concessie opneemt op grond van artikel 32, tweede lid en 32a Wet Personenvervoer 2000. Omdat voor 2007 alle busconcessies moeten zijn aanbesteed, kan dit veelal via de aanbestedingen lopen. Bij recent aanbesteede concessies en de tramconcessies zullen concessieverlener en concessiehouder rond de tafel moeten gaan zitten. Deze bijdrage van € 90 mln. dient ter dekking

van een substantieel deel van de migratiekosten en de negatieve «cash-flow» in de jaren 2005 – 2008.

Het exacte kasritme zal worden bepaald op basis van het investeringsvolume bij het stad- en streekvervoer.

Dekking hiervoor wordt gevonden binnen artikel 7 van Hoofdstuk XII en het Infrastructuurfonds (enveloppe regionale samenwerking).

Voor de overdracht van de middelen aan de vervoerders wordt gedacht aan:

- bevoorschotting ter medefinanciering van de investeringen;
 - afrekening van het voorschot via een vaste vergoeding per in de centrale backoffice geregistreerde betaalde rit met de chipkaart (één in- en uitcheck) binnen een periode van bijvoorbeeld maximaal drie jaar na de eerste registratie in de betreffende concessie en tot een tevoren vastgesteld plafond; dit plafond kan worden gerelateerd aan het historische aantal ritten per jaar in de concessie. Het bedrag per rit zal lager zijn dan bij de pilotprojecten omdat een groot deel van de eenmalige kosten bij de pilotprojecten zal worden gemaakt;
 - nader te maken afspraken over de relatie van de bijdrage voor de pilotprojecten en de bijdrage bij invoering op nationale schaal om ongelijke behandeling te voorkomen.
5. Door de invoering van de chipkaart op nationale schaal vallen vanaf 2007/2008 de kosten van het huidige WROOV-systeem weg. Een bedrag van € 2 mln. per jaar hiervoor, dat door de decentrale overheden ten laste van de exploitatiebijdrage is gebracht, komt daardoor beschikbaar. Het ligt voor de hand dit voor de financiering van de chipkaart te gebruiken, bijvoorbeeld ter voorkoming van kapitaalvernietiging aan het einde van de concessieperiode bij verandering van vervoerder.
 6. Tussen het Rijk en NS bestaat overeenstemming om een bedrag van € 69 mln. ten laste van FENS aan te wenden voor de financiering van de centrale backoffice (inclusief aanloopverliezen). Door deze financiering worden de kosten, die TLS voor het gebruik hiervan in rekening moet brengen bij de vervoerders substantieel verlaagd (in de baten-lasten studie is tot nu toe rekening gehouden met een bijdrage van € 45 mln.).
 7. Gezien de uitkomsten van de baten-lastenstudie ligt een kaartbijdrage voor de hand van ongeveer € 7,5 (ongeveer de totale kaartkosten); uitgaande van een levensduur van de kaart van 3–5 jaar betekent dit een jaarlijkse last van € 1,5–2,5. De wachttijd-, comfort- en veiligheidsbaten, die de kaart voor de reiziger oplevert zijn in bijna alle gevallen beduidend hoger.
 8. Over twee mogelijke toepassingen van FENS-middelen heeft het Rijk met NS nog geen overeenstemming bereikt; dit betreft toepassingen met een positief effect op de exploitatiekosten van circa € 1 mln. per jaar en een verlaging van de migratiekosten.
 9. De vervoerders zullen de resterende investeringen zelf moeten financieren; op deze netto investering is een goed rendement haalbaar.

Met deze maatregelen ontstaat een situatie waarin alle partijen duidelijk baat hebben bij de invoering van de chipkaart op nationale schaal en het voor de OV-bedrijven mogelijk is om op een aanvaardbare manier de noodzakelijke investeringen te doen.

Voor alle partijen geldt echter wel dat de «cost voor de baet uyt gaet», in het bijzonder voor het Rijk. Door deze maatregelen worden bij het Rijk in eerste instantie de lasten groter dan de baten; door onder meer de belastingopbrengsten, waarmee in de studie geen rekening is gehouden, komt te zijner tijd het Rijk ook op een batig saldo uit.

Dit nog afgezien van de indirecte en externe baten van € 110–130 mln., die iedereen toekomen. Resumerend hebben de maatregelen de volgende effecten voor de OV-bedrijven:

	maatregel	lopende prijzen	NCW
pilots:	1	10	9
	2	5	4
	3	1	1
			14
invoering:	4	90	65
	5	2 per jaar	21
	6	69	50
			136
totaal:			150

Van het totaalbedrag (NCW) van € 150 mln. komt ongeveer € 35 mln. (uit de FENS-gelden) ten gunste van NS en € 115 mln. t.b.v. de bedrijven in het stad- en streekvervoer. Door de marktwerking in het stad- en streekvervoer zal ongeveer 60% van dit bedrag worden overgedragen aan de concessieverlenende overheden. Dit effect dient bij de beoordeling van de bezuinigingen op de exploitatiebijdrage in aanmerking te worden genomen.

In de brief van Mobis van 18 september 2003, waarvan de Kamer een afschrift heeft ontvangen, wordt het verzoek om een bijdrage van € 150 mln. onderbouwd. Het Rijk deelt niet de mening van Mobis, dat de kapitaalvernietiging aan het einde van een concessie bij verandering van vervoerder voor een rijksbijdrage in aanmerking komt. Dergelijke kapitaalvernietiging moet via de concessiebepalingen dan wel via medefinanciering door de concessieverleners (zie punt 5) worden voorkomen. Daar staat tegenover, dat om een snelle migratie te bevorderen (de kosten van vertraging zijn zeer hoog) een optimale startsituatie dient te worden bewerkstelligd in het belang van alle betrokken partijen, inclusief het Rijk.

Naast maatregelen in de financiële sfeer moeten ook maatregelen in de juridische sfeer worden getroffen om een vlotte, goede en efficiënte invoering van de chipkaart en het goed functioneren van het chipkaartsysteem te bewerkstelligen. Op 2 mei 2003 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat hierover een brief gestuurd aan de voorzitter en leden van Mobis. Een afschrift daarvan is aan de Tweede Kamer toegezonden. Belangstellenden hebben gebruik gemaakt van de mogelijkheid om op de inhoud van de brief te reageren. Deze reacties zijn in onderstaande maatregelen verwerkt.

10. De belangrijkste relatie in het systeem is die tussen reiziger en vervoerder. Deze is vastgelegd in de Vervoervoorwaarden van de vervoerder en de strafbepaling inzake zwartrijden in de Wet personenvervoer 2000. Deze Vervoervoorwaarden dienen in verband met de beproeving en invoering van de chipkaart en het naast elkaar functioneren van de chipkaart en de strippenkaart te worden aangepast. Dit dient volgend voorjaar te gebeuren. Inmiddels wordt gewerkt aan uniforme voorwaarden voor het gehele openbaar vervoer. Overleg hierover is nodig met de reizigersorganisaties en de concessieverleners.
11. De relatie tussen vervoerder en opdrachtgever is vastgelegd in de vervoersconcessie. Conform de Wet personenvervoer 2000 dienen in de concessie bepalingen te worden opgenomen over kaartintegratie, in casu de invoering van de chipkaart en de uitfasering van de strippenkaart. Om met één kaart door de hele OV-keten te kunnen reizen dienen de concessieverleners gezamenlijk daarover afspraken te maken. Inmiddels is het CVOV gestart met het formuleren van standaardbepalingen.

12. De relatie tussen decentrale overheden en de rijksoverheid is vastgelegd in de Wet personenvervoer 2000 en in de Begrotingswet. De wet biedt de mogelijkheid de chipkaart te verplichten. Gezien de daarvoor noodzakelijke erkenning van kaartuitgever(s) en systeem en notificatie in Brussel ligt dit voor de korte termijn niet voor de hand, in een latere fase mogelijk wel. Wel zullen de komende maanden tussen de overheden afspraken moeten worden gemaakt ver het tempo van invoering, de financiering van het chipkaartsysteem en de uitfasering van het strippenkaartsysteem.
13. Een belangrijke relatie is voorts die van vervoerders onderling. Voor een goed functionerend gemeenschappelijk systeem zullen adequate overeenkomsten moeten worden gesloten over onder meer kaartuitgifte, beheer en eigendom van de centrale systemen, «level playing field», uitbreiding naar andere vervoer- en niet-vervoerge relateerde toepassingen en de verdeling van baten en lasten.
14. Van deze afspraken en de concessiebepalingen hangt onder meer af in hoeverre aanvullende specifieke publieke regels nodig zijn, bijvoorbeeld over het toezicht.
15. Ook zijn van belang de overeenkomsten tussen vervoerders en de toeleveranciers onder meer in verband met de verdeling van de risico's bij beproeving, invoering en functioneren van het nieuwe systeem.

Tot slot moeten maatregelen worden getroffen in de organisatorische sfeer om de beproeving en invoering vlot, goed en efficiënt te laten verlopen:

16. Aan de extra financiële steun wordt de voorwaarde verbonden, dat de vervoerbedrijven een gezamenlijke beproevings-/ invoeringsorganisatie opzetten, opdat dit proces gecoördineerd, vlot, goed en efficiënt verloopt. In deze organisatie moeten TLS en VBN participeren. Aspecten waar een gezamenlijke aanpak nodig dan wel wenselijk is, zijn: reizigersmarketing, personeelstrainingen, reizigers- en personeelstevredenheidsmetingen, software-ontwikkeling, aanpassing administratieve systemen, kaartdistributie, overdracht van systemen bij overdracht van concessies, evaluaties, kennisuitwisseling, etc. Op deze wijze kan een kwalitatief goede en efficiënte migratie worden gerealiseerd.
17. Om de samenwerking tussen concessieverleners onderling te waarborgen, die essentieel is voor een goed werkende chipkaart voor de gehele keten, is in ieder geval voor de beproevings- en invoeringsfase een meer gestructureerde samenwerking nodig. De effectiviteit hiervan is bepalend voor het reduceren van de nationale regelgeving.
18. Om de samenwerking tussen vervoerders, concessieverleners en de rijksoverheid gestalte te geven en te zorgen voor een goede regie van het complexe invoeringsproces op nationale schaal zal de Commissie Chipkaart binnenkort van start gaan.

Besluitvorming

Om vanaf medio 2004 tot eind 2005 succesvol het systeem te kunnen beproeven en daarna op nationale schaal te kunnen invoeren, moeten de komende maanden een aantal besluiten door de hoofdrolspelers worden genomen. Uitgangspunt hierbij is dat elke partij de verantwoordelijkheid voor het eigen handelen draagt zoals in de Wet Personenvervoer 2000 en andere wetten is vastgelegd. Omdat de vervoerbedrijven daadwerkelijk de chipkaartsystemen moeten bestellen bij de toeleveranciers lopen zij het eerste en grootste risico. Dat is alleen verantwoord als er adequate afspraken met de reizigersorganisaties, de concessieverleners en de rijksoverheid zijn. Omdat er onderlinge samenhang tussen de besluiten

bestaat is het wenselijk dat alle partijen afspreken dat de afspraken in februari 2004 gereed zijn. Het gaat om de volgende afspraken:

1. Tussen de vervoerders, in casu Mobis en de reizigers over de eigenschappen van de chipkaart, de toetsingscriteria voor de reizigerstevredenheidsmetingen en de noodzakelijke aanpassingen van de Vervoersvoorwaarden van de vervoerders. Omdat het niet mogelijk is met alle 13 miljoen reizigers apart afspraken te maken, dienen de vervoerders op nationaal niveau – na het houden van een aantal klantenpanels van voldoende variëteit – afspraken met de reizigersorganisaties te maken. Het overleg hierover is al gestart onder andere in LOCOV-verband. In het overleg dat landelijk met de reizigersorganisaties wordt gevoerd, zal de voortgang worden gevolgd.
2. In samenhang hiermee dienen vervoerders, in casu Mobis met de gezamenlijke concessieverleners (inclusief het Ministerie van Verkeer en Waterstaat) afspraken te maken over de kaarteigenschappen, de toetsing hiervan en van het functioneren van het systeem in de proef-/pilotfase in verband met het voorschrift tot het opnemen van bepalingen over kaartintegratie in de concessies. Inmiddels is een werkgroep van concessieverleners met het bestuderen van de «Business rules» gestart. Het CVOV is gestart met het formuleren van concessiebepalingen.
3. Ook in samenhang hiermee dienen regionaal tussen concessieverlener, vervoerders en reizigersorganisaties afspraken te worden gemaakt over de uitvoering van proeven/pilots, de invoering van de chipkaart en de uitfasering van de strippenkaart. In sommige regio's – maar niet in alle – is het overleg hierover reeds gestart.
4. Over de hiervoor genoemde maatregelen in de financiële sfeer zullen tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de decentrale overheden concrete afspraken moeten worden gemaakt. Gezien de directe belangen van vervoerders hierbij is het verstandig hen bij het overleg te betrekken. Om dit te kunnen doen, dient de Kamer in te stemmen met de betreffende artikelen in de begroting 2004 (Hoofdstuk XII en het Infrafonds). Voorwaarde bij deze afspraken zal zijn, dat eind 2005 het systeem goed blijkt te functioneren, de kinderziekten onder controle zijn en de reizigers tevreden zijn.
5. Over de aanwending van de gelden uit het Fonds Eenmalige bijdrage NS (zie de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 16 januari 2001, kenmerk DGP/M/MV/U.01 00017) zullen met NS en ProRail nadere afspraken moeten worden gemaakt. Dit betreft het chipkaart-project in samenhang met het project «Beheerste toegang stations».
6. In samenhang met het voorgaande dienen alle decentrale overheden afspraken te maken met hun vervoerders over de financiering van de chipkaart, voor zover dit niet voor 2007 via aanbestedingen zal gebeuren.
7. De vervoerders zullen met het Ministerie van OCW afspraken maken over de vervanging van de huidige studentenkaart door een chipkaart.
8. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zal met de decentrale overheden en de vervoerders en in overleg met de reizigersorganisaties afspraken moeten maken over het tijdstip en de wijze van uitfasering van het strippenkaartsysteem.
9. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Mobis zullen concrete afspraken moeten maken over de aanwending van de reserves van Vervoerbewijzen Nederland BV (VBN).
10. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, VBN en de vervoerders zullen afspraken maken over het eind 2004 opzeggen van de contracten voor de productie en distributie van de strippenkaart, c.a. en in het verlengde van de afspraken bij 8 over de overgangsfase tot de totale uitfasering als nationaal kaartsysteem.
11. De vervoerders zullen onderling afspraken moeten maken over de

- kaartuitgifte, het beheer van de centrale organisatie(s) en de integratie van Vervoerbewijzen Nederland BV (VBN) in de nieuwe structuren.
12. De vervoerders zullen in het verlengde daarvan afspraken moeten maken over het afnemen van capaciteit van de centrale backoffice; tot eind dit jaar kan bij gebrek aan belangstelling de bestelling ongedaan worden gemaakt («go-no go» besluit).
 13. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zal met de decentrale overheden, de vervoerders en de reizigersorganisaties afspraken moeten maken hoe vanaf medio 2005 gehandeld moet worden om tot invoering op nationale schaal over te gaan als de informatie over het functioneren van het systeem, de kinderziekten en de reizigerstevredensmetingen beschikbaar is.
 14. De vervoerders, de concessieverleners en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zullen voor dit omvangrijke en complexe proces met zeer veel betrokken partijen afspraken over risicobeheersing moeten maken. De Commissie Chipkaart zal toezicht houden op het risicomanagement op nationaal niveau.
 15. Nadere afspraken moeten tussen alle betrokken partijen worden gemaakt over hoe de hiervoor genoemde afspraken het best in een beperkt aantal overeenkomsten kan worden vastgelegd.

Slotopmerking

Op de aangegeven wijze is een verantwoorde en voortvarende uitvoering van de chipkaartproeven en invoering van de chipkaart mogelijk. De meest betrokken partijen zijn hierover reeds in gesprek, maar dit overleg is nog niet afgerond.

Na afronding daarvan zal het Kabinet nader worden geïnformeerd.