

Vergaderjaar 2019–2020

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 713

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 maart 2020

Met deze brief bied ik u de laatste reguliere Voortgangsrapportage van het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) aan die opgesteld is door de onafhankelijke voorzitters van het NOVB¹. Ik dank de voorzitters voor al het goede werk dat zij verzet hebben. Sinds 2013 hebben zij het NOVB voorgezeten en hebben ze een waardevolle bijdrage geleverd aan de samenwerking in het NOVB. Mede door hun inzet zijn er veel verbeteringen in het OV-betalen gerealiseerd² en is de gemiddelde klantwaardering voor de OV chipkaart in 2019 gestegen tot een 8,3. Dit is een prestatie van formaat.

De partijen in het NOVB (de concessiehouders en concessieverleners) zijn het erover eens dat het NOVB zijn nut heeft gehad en bewezen. Er is een brede wens het NOVB voort te laten bestaan en daarbij de scope van het NOVB te verbreden met andere landelijke of concessie-grens overstijgende vraagstukken. Ik zal u jaarlijks op de hoogte houden van de voortgang van het «NOVB nieuwe stijl».

In deze brief ga ik eerst nader in op enkele onderwerpen van de NOVB Voortgangsrapportage. Daarna ga ik in op de toezeggingen die zijn gedaan over enkelvoudig in- en uitchecken en de levensduur van de OV chipkaart. Ook ga ik in op de motie van het lid Moorlag c.s.³ over gratis OV voor kinderen tot 12 jaar en de toezegging aan het lid Schonis in het Algemeen Overleg Spoor, Spoorveiligheid en ERTMS van 4 maart 2020 over het inchecken en de controles op het traject Eijsden-Maastricht. Tot slot informeer ik u over de regulering van de tarieven van Translink naar

¹ Bijlage 1 en 2: aanbiedingsbrief en Voortgangsrapportage 1^o helft 2019. Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

² Bijlage 3: NOVB overzicht 2013–2019. Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

³ Kamerstuk 35 300 XII, nr. 37.

aanleiding van het ACM advies hierover. Over de evaluatie van de informatiehuishouding OV-informatie informeer ik u met een separate brief.

NOVB Voortgangsrapportage

In de bijlage treft u de voortgang van de projecten uit de NOVB werkagenda 2017–2019 aan.

Incomplete transacties

In 2019 is het tweejaarlijkse onderzoek naar de gemiste in- of uitchecks met de OV chipkaart afgerond. Het percentage incomplete transacties in 2018 is met 1,2% ongeveer gelijk gebleven met de vorige onderzoeksperiode. Ik heb de vervoerders gevraagd zich te blijven inzetten om dit percentage verder terug te dringen en zolang het percentage boven de 1% zit wordt het onderzoek herhaald (volgend jaar).

Nieuwe betaalwijzen in het OV

Ook in de brief van 2 juli 2019⁴ is uw Kamer geïnformeerd over de voortgang van de introductie van de nieuwe betaalwijzen in het OV. Een belangrijke voorwaarde voor de introductie van de internationale dragers op wereldwijde standaarden is dat er overeenstemming bereikt wordt over de (financiële) effecten van het nieuwe systeem. Ik heb hierover, als concessieverlener voor het hoofdrailnet, met de NS vorig jaar al overeenstemming bereikt.

Decentrale overheden en vervoerders hebben in NOVB-verband verzocht om generieke afspraken of om landelijke kaders waarbinnen de regionale afspraken gemaakt kunnen worden. Die mogelijke generieke afspraken of landelijke kaders zijn in beeld en worden nu uitgewerkt met als doel om voor de zomer definitieve besluitvorming in het NOVB over de implementatie van de nieuwe betaalwijzen plaats te laten vinden. Ik vind het goed om te zien hoe eendrachtig de NOVB partijen samenwerken om de implementatie van de nieuwe betaalwijzen mogelijk te maken.

Mobility as a Service (MaaS)

In het NOVB is het uitgangspunt vastgesteld dat uiterlijk per 1-1-2022 alle vervoerconcessies in Nederland «MaaS-waardig» zijn. Dit betekent:

- Reizigers kunnen vervoerbewijzen voor (multimodale reizen inclusief) het OV aanschaffen via MaaS-dienstverleners en met deze vervoerbewijzen toegang krijgen tot voertuigen en vervoersdiensten van concessiehouders;
- De verkoopvoorwaarden die concessiehouders in dit verband aan MaaS-dienstverleners stellen zijn (1) transparant, (2) non-discriminerend en (3) concurrerend;
- Overheden hebben toegang tot mobiliteitsdata ten behoeve van hun beleidsvorming.

Omdat de concessieverlenende overheden deze uitgangspunten willen borgen in de vervoerconcessies is op hun verzoek een uitwerking gemaakt van bepalingen die in de concessies kunnen worden opgenomen⁵. De decentrale overheden pakken dit op met hun concessiehouders. Zoals ik u

⁴ Kamerstuk 23 645, nr. 707.

⁵ <https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-vervoer/kennisdocumenten/maaswaardige-ov-concessies>.

onlangs heb geïnformeerd⁶ ben ik met de NS in gesprek over het verbeteren van de MaaS-waardigheid van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. In het NOVB bespreken we regelmatig de voortgang van deze belangrijke ontwikkeling voor de reiziger.

Vervolgaanpak enkelvoudig in- en uitchecken treinketen

Op 4 februari 2019 is uw Kamer geïnformeerd over de NOVB besluitvorming over de invoering van enkelvoudig in- en uitchecken met de OV chipkaart in de treinketen⁷. Na grondig extern onderzoek bleek dat in 3% van de treinreizen met meerdere vervoerders wordt gereisd en dat alle NOVB deelnemers van oordeel zijn dat voor invoering van landelijk enkelvoudig in- en uitchecken met de huidige OV chipkaart de baten niet tegen de kosten opwegen.

Door maatregelen die de afgelopen jaren zijn doorgevoerd⁸ is de problematiek van gemiste uitchecks / incomplete transacties bovendien al voor een groot deel opgelost (betreft 0,06% van alle treinreizen).

Mogelijkheden van enkelvoudig in- en uitchecken

Niettemin vind ik het belangrijk dat de OV sector blijft werken aan het nog eenvoudiger maken van het zoeken, boeken en betalen van de deur-tot-deur reis. Ontwikkelingen zoals MaaS en nieuwe betaalwijzen bieden technologische kansen om in- en uitchecken nog makkelijker te maken. Met eenmalige OV chipkaarten (kaartjes bij de balie of automaat) en e-tickets kan al gereisd worden met enkelvoudig in- en uitchecken. Daar komt een nieuwe mobiele applicatie met achteraf betalen bij. Dit is interessant voor frequente reizigers die met een persoonsgebonden abonnement reizen en enkelvoudig in- en uit willen checken. Tijdens de pilot op de Valleilijn werd met het voor reizigers vergelijkbare «swipe en go» het gebruiksgemak van een mobiele applicatie met een 8,0 beloofd. Deze applicatie was echter alleen op de pilot ingericht en niet geschikt voor bredere toepassing. De nieuwe applicatie is veel complexer en wel voor al het treinvervoer geschikt.

Uitrol mobiele applicatie

Zoals toegezegd informeer ik u hierbij over het tijdpad van de uitrol. Eind 2020 start de eerste fase van de nieuwe mobiele applicatie met een beperkte groep consumenten. Tijdens deze eerste fase wordt onderzocht hoe de eerste treinreizigers deze nieuwe manier van reizen en betalen ervaren. Ook wordt gecontroleerd of het systeem correct en stabiel werkt. In fase 2 kunnen ook andere reizigers met een «achteraf betalen account» hun mobiel aan hun OV chipkaart koppelen. Deze fase start zodra de betrouwbaarheid en schaalbaarheid van de dienstverlening van fase 1 is aangetoond. In fase 3 kunnen vervolgens ook de reizigers met technisch complexe abonnementen hun mobiel aan hun OV chipkaart koppelen. In bijlage 5 treft u een uitgebreidere beschrijving van de werkwijze van de app met locatiebepaling aan en de gefaseerde landelijke uitrol.

⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 888.

⁷ Kamerstuk 23 645, nr. 684.

⁸ Het gebruikersgemak voor reizigers is onder andere verbeterd door de inrichting en communicatie op stations, het sluiten van vele ov-poortjes, het invoeren van een landelijk interoperabele papieren OV chipkaart voor eenmalig gebruik uit de kaartjesautomaat, de automatisering van het compensatieproces bij een vergeten check-out (uitcheckgemist.nl) en een betere routine bij de reizigers. Verder is het voor reizigers technisch niet meer mogelijk om op stations met poortjes bij een verkeerde vervoerder uit te checken.

E-tickets bij incidentele reizen

Tijdens het AO OV en taxi van 26 september 2019 is in reactie op de vraag van het lid De Pater-Postma toegezegd na te gaan of incidentele reizigers vaak een OV chipkaart of juist een e-ticket gebruiken (Kamerstuk 23 645, nr. 710). Exacte cijfers over het gebruik van het e-ticket ontbreken, maar uit onder meer het onderzoek van de OV klantenbarometer is af te leiden dat voor het overgrote deel van de treinreizen de OV chipkaart gebruikt wordt en slechts een klein deel wordt gereisd met eenmalige chipkaarten (kaartjes) en e-tickets. E-tickets zijn een alternatief voor reizigers die ook enkelvoudig in- en uit willen checken. In het kader van het nieuwe OV betalen werken vervoerders en Translink aan e-tickets die in de trein, bus, tram en metro gebruikt kunnen worden.

Levensduur OV chipkaart

Tijdens het AO OV en Taxi van 26 september 2019 vroeg het lid Ziengs of met de uitfasering van de huidige techniek het een optie is om de levensduur los te laten en de OV chipkaart te blijven gebruiken totdat de kaart echt stuk is. Ik heb deze vraag voorgelegd aan Translink en vervoerders. Zij werken samen aan de introductie van nieuwe betaalvormen in het OV. Bij de nieuwe betaalwijzen staat de informatie niet langer fysiek op de kaart, maar in een account in de centrale backoffice.

De introductie van nieuwe betaalvormen (bankkaart, smartphone) betekent dat minder mensen zullen kiezen voor de aanschaf van een fysieke nieuwe OV chipkaart. Deze mensen worden dan dus niet geconfronteerd met vervangingskosten en de handelingen voor het aanvragen van een nieuwe kaart. Binnen het Werkprogramma OV-betalen wordt momenteel met verschillende partijen gesproken over de vraag welke diensten via de nieuwe OV chipkaart worden aangeboden en aan welke specificaties de nieuwe kaart moet voldoen. Het vijfjaarlijks vervangen om veiligheidstechnische redenen en het garanderen van de werking (slijtage), zoals ook bij bankpassen het geval is, komt daarbij ook aan de orde. De keuzes die worden gemaakt ten aanzien van dienstverlening en kwaliteit van de kaart bepalen mede de levensduur en prijs van de nieuwe OV chipkaart.

Gratis OV voor kinderen tot 12 jaar op woensdagmiddag en in het weekend

Conform de motie van het lid Moorlag c.s.⁹ is in het NOVB gesproken over gratis OV voor kinderen en heeft het samenwerkingsverband DOVA in kaart gebracht welke mogelijkheden voor gratis en goedkoop OV er reeds bestaan (zie bijlage 4).

Op het spoor kunnen kinderen tot 12 jaar altijd gratis reizen met het gratis Kids Vrij abonnement op een persoonlijke OV chipkaart of goedkoop (€ 2,50 per dag) met de railrunner treinkaart. In bus, tram en metro kunnen ze altijd met minimaal 34% korting reizen. Dit is door de decentrale overheden afgesproken in het Landelijk Tarieven Kader. Veel concessies hebben, afhankelijk van het sociaal economische en/of mobiliteitsbeleid dat de decentrale overheid voert, ook gratis reismogelijkheden of aanvullende kortingsproducten of is er juist besloten dat niet in te voeren. Dit past binnen de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de decentrale overheden.

⁹ Kamerstuk 35 300 XII, nr. 37.

Geldigheid vervoerbewijzen Eijsden-Maastricht

In het Algemeen Overleg Spoor, Spoorveiligheid en ERTMS van 4 maart 2020 heeft het lid Schonis gevraagd naar het inchecken en de controles op het traject Eijsden–Maastricht. In Eijsden is dit volgens de NS de praktijk:

- op Station Eijsden staan een NS-incheckpaal en een NS-kaartautomaat.
- De NMBS-trein rijdt op het traject Maastricht–Eijsden v.v. onder vervoerderschap van de NS. Daarmee zijn op dit traject alle NS-vervoerbewijzen geldig inclusief de OV-chipkaart waarmee reizigers in Eijsden kunnen in- en uitchecken.
- NMBS-personeel beschikt niet over apparatuur om OV-chipkaarten op dit traject uit te lezen. Daarom vinden er regelmatig controles plaats door Veiligheid & Service van de NS zoals op andere lijnen ook gebeurt.
- Voor het reizen naar België moet een kaartje gekocht worden. Deze kaartjes zijn beschikbaar in de NS-kaartautomaat in Eijsden, of digitaal via nsinternational.nl of nmbs.be.

Zelfregulering Translink

In mijn brief van 7 maart 2019¹⁰ heb ik toegezegd te zullen onderzoeken of er een wettelijke verplichting voor Translink moet komen om tarieven te publiceren en deze non-discriminatoire toe te passen. Dit naar aanleiding van een advies van ACM over regulering van de OV-betaalmarkt. Ik heb hierbij de mogelijkheid open gehouden dat met Translink sluitende afspraken gemaakt kunnen worden zodat regelgeving niet nodig is. Dat is gelukt.

Translink publiceert de tarieven voor consumenten, mobiliteitskaartbedrijven met een eigen OV chipkaart en de transactietarieven voor de vervoerders op de eigen website. De afspraken zijn vastgelegd in de bijgevoegde publicatie.

In het bovengenoemde advies over regulering van de OV-betaalmarkt stelt ACM dat Translink de mogelijkheid heeft om in de toekomst (te) hoge rendementen te behalen door tarieven te verhogen die zij aan afnemers van producten en diensten berekenen. Ik merk hierbij het volgende op.

Aan de consumententarieven (de prijs van de OV chipkaart) kan Translink in principe niet zelfstandig sleutelen. In het NOVB is afgesproken om de prijs constant te houden op € 7,50. In de brief van 13 september 2018 is uw Kamer hierover geïnformeerd¹¹. De tarieven voor de mobiliteitskaart-aanbieders zijn een vergoeding voor de deelname aan het OV chipkaart-systeem. De transactietarieven die Translink aan de vervoerders berekent (de vergoeding voor de «tikken» voor in- en uitchecken) vormen het slotstuk in de bedrijfsvoering en fluctueren met de kostenontwikkeling van Translink. De prikkel om te hoge tarieven te rekenen aan vervoerders wordt volgens ACM beperkt door het feit dat de vervoerders zowel afnemer als aandeelhouder zijn van Translink¹². De coöperatie openbaar vervoerbedrijven is de enige aandeelhouder van Translink en alle concessie-houdende vervoerders zijn hiervan lid.

¹⁰ Kamerstuk 23 645, nr. 686.

¹¹ Kamerstuk 23 645, nr. 670.

¹² Bijlage bij Kamerstuk 23 645, nr. 686.

Een stijging van deze tarieven kan voor ACM aanleiding zijn om een mededingingsrechtelijk onderzoek te starten. Ik ben van mening dat de belangen van consumenten en mobiliteitskaartaanbieders op deze wijze voldoende worden beschermd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga