



Regeling tot wijziging van de Regeling nationale vervoerbewijzen openbaar vervoer, in verband met het definitief invoeren van het elektronisch vervoerbewijs op de metrolijnen in de Stadsregio Rotterdam

13 januari 2009

Nr. CEND/HDJZ-2009/15 sector S&W

Hoofddirectie Juridische Zaken

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,

Gelet op artikel 41 van het Besluit personenvervoer 2000;

Besluit:

ARTIKEL I

De Regeling nationale vervoerbewijzen openbaar vervoer¹ wordt als volgt gewijzigd:

In bijlage 3 wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

- C. Gebieden als bedoeld in artikel 6, vierde lid.
Met uitzondering van de OV-studentenkaart bedoeld in artikel 43, zijn de nationale vervoerbewijzen bedoeld in artikel 3 niet geldig in de volgende gebieden van de Stadsregio Rotterdam:
 1. Calandlijn;
 2. Erasmuslijn, tussen de stations Rotterdam Centraal en Spijkenisse De Akkers.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 29 januari 2009.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J.C. Huizinga-Heringa.*

Mededeling

Belanghebbenden kunnen bezwaar maken tegen dit besluit door binnen zes weken na de dag van dagtekening van deze Staatscourant een bezwaarschrift in te dienen bij de Minister van Verkeer en Waterstaat, per adres Hoofddirectie Juridische Zaken, Postbus 20906, 2500 EX Den Haag.

Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en ten minste te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaarschrift zich richt (datum en nummer of kenmerk);
- d. een opgave van de redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen.

¹ Stcrt. 2000, 245; laatstelijk gewijzigd bij ministeriële regeling van 9 december 2008 (Stcrt. 2008, 250).



TOELICHTING

De Regeling nationale vervoerbewijzen openbaar vervoer biedt de mogelijkheid om, vooruitlopend op de opheffing van de nationale vervoerbewijzen, in bepaalde gebieden de verplichting om reizigers met nationale vervoersbewijzen te accepteren al eerder op te heffen indien het elektronisch vervoersbewijs, hier verder te noemen de OV-chipkaart, daar is ingevoerd. Dit is mogelijk op basis van een door de voor het openbaar vervoer verantwoordelijke overheden ingediend verzoek.

Zodra in een gebied de OV-chipkaart in nagenoeg alle voertuigen kan worden gebruikt, kan de verplichting om reizigers met geldige nationale vervoerbewijzen, hierna te noemen NVB, (strippenkaarten, abonnementen e.d.) te vervoeren worden opgeheven. De verplichting om reizigers met geldige nationale vervoerbewijzen te vervoeren is destijds in het leven geroepen om de kaartintegratie (dat wil zeggen dat de reiziger met één kaart door de keten van het regionale openbaar vervoer kan reizen) te waarborgen. De OV-chipkaart zal de kaartintegratie van de nationale vervoerbewijzen overnemen. De OV-chipkaarten worden door decentrale overheden en hun vervoerders ingevoerd, en kunnen in het gehele openbaar vervoer in Nederland worden gebruikt voor betaling en als vervoersbewijs. Tijdens de overgangsperiode naar de OV-chipkaart zullen tijdelijk twee kaartsystemen beschikbaar zijn. Het operationeel houden van een systeem voor de OV-chipkaart en het bestaande systeem van de nationale vervoerbewijzen kost extra geld. Daarom is het streven deze periode zo kort mogelijk te houden.

De Stadsregio Rotterdam heeft bij mij het verzoek gedaan om de nationale vervoerbewijzen op de metrolijnen Calandlijn en Erasmuslijn tussen de stations Rotterdam Centraal en Spijkenisse De Akkers, hier verder te noemen de metro, af te schaffen. De procedure om de nationale vervoerbewijzen in een bepaald gebied af te schaffen heb ik al in 2006 besproken met vertegenwoordigers van de decentrale overheden, de vervoerders en de consumentenorganisaties. Daarbij is afgesproken dat bij het besluit op het verzoek op de volgende onderwerpen wordt ingegaan:

1. Het OV-chipkaartsysteem is operationeel en stabiel.
Op basis van informatie van de vervoerder de RET kan worden vastgesteld dat het aantal restitutieaanvragen dit jaar tussen januari en september is gehalveerd. Er worden maandelijks twee miljoen ritten in de metro gemaakt met de OV-chipkaart. In 0,033% van de gevallen is er sprake van een verzoek om restitutie. Op basis daarvan kan worden gesteld dat het systeem voor de metro operationeel en stabiel is.
2. Distributie in de regio is op peil conform de distributie strategie.
Voor de metro zijn op elk station apparaten aanwezig waaruit OV-chipkaarten kunnen worden gekocht en waarmee OV-chipkaarten kunnen worden opgeladen.
3. Aantoonbaar soepele overgang van NVB naar OV-chipkaart voor reizigers.
Er zijn compensatieregelingen ontwikkeld door de RET waarmee reizigers die gebruik moeten maken van zowel de strippenkaart als van de OV-chipkaart worden gecompenseerd voor de dubbel betaalde basisstrip. Het regionale consumentenoverleg Platform Reizigersbelangen Openbaar Vervoer (PROV) heeft geadviseerd om te kiezen voor de variant met de stempelkaart en die ook te gebruiken bij overstappen van en naar de trein. Hierover heeft de RET met NS afspraken gemaakt. Voor de abonneementhouders is geen compensatieregeling nodig omdat deze reizigers hun reisrechten van het papieren abonnement op de OV-chipkaart kunnen laden en daarmee zonder extra kosten kunnen reizen.
4. Studenten kunnen beschikken over een OV-chipkaart.
Studenten die in Rotterdam wonen of studeren beschikken, naast de OV-studentenkaart over een OV-chipkaart. Nieuwe studenten worden, zodra ze een OV-studentenkaart ontvangen, ook van een OV-chipkaart voorzien. Begin volgend jaar worden ook de andere studenten van een OV-chipkaart voorzien. Studenten die van elders komen en nog geen OV-chipkaart hebben, kunnen bij de RET een OV-chipkaart ontvangen, waarmee ze toegang krijgen tot het systeem.
5. (Jaar)abonneementhouders zijn over op een vervangende propositie of hun bestaande abonnement wordt op de OV-chipkaart geplaatst.
De reisrechten van alle abonnementen kunnen op de OV-chipkaart worden geladen. Jaarabonneementhouders hebben al een OV-chipkaart. Voor de andere abonneementhouders kan dit tijdig voor het inwerkingtreden van deze regeling worden geregeld.
6. 'Het uitzetten' van het NVB.
Er is de afgelopen maanden voortdurend overleg geweest met de omliggende overheden en de betrokken vervoerbedrijven over het afschaffen van de nationale vervoerbewijzen op de metro, ook wel te noemen het 'uitzetten' van het NVB. De omliggende overheden zijn schriftelijk door de Stadsregio Rotterdam over de gemaakte afspraken geïnformeerd.
7. Voor de begeleiderskaart voor gehandicapten, de opsporingsambtenaren en alle andere speciale vervoerbewijzen (zie ook punt 4) zijn er oplossingen om met het openbaar vervoer te kunnen reizen.
De reisrechten van deze groepen zijn verkrijgbaar op de OV-chipkaart, waarmee aan dit criterium is voldaan.



8. Beveiliging moet op orde zijn.
De Royal Holloway University of Londen (RHUL) heeft een reactie gegeven op het door de RET en Trans Link Systems (TLS), het bedrijf dat de OV-chipkaarten uitgeeft, opgestelde fraude-beheersingsplan bij het Rotterdamse OV-chipkaartsysteem. Daarin geeft RHUL een aantal aanbevelingen. Ik heb van TLS en RET de bevestiging ontvangen dat zij bezig zijn met het opvolgen van de aanbevelingen van RHUL. De beoordeling door RHUL en de toezegging van TLS en RET bieden voldoende waarborgen dat op basis van het fraudebeheersingsplan adequaat kan worden gereageerd bij fraude.
9. Opbrengstneutraliteit.
De Stadsregio Rotterdam heeft aangetoond dat de overgang naar het nieuwe systeem opbrengst-neutraal kan plaatsvinden. Dat betekent dat bij de door de Stadsregio vastgestelde tarieven de opbrengsten bij gelijkblijvende reizigersvolumes ook gelijk blijven.

Het regionale consumentenoverleg, het PROV, heeft in grote meerderheid ingestemd met het verzoek van de Stadsregio Rotterdam. Het PROV is van mening dat de eerdere door het PROV aangegeven zorgpunten voldoende zijn opgelost om een positief advies uit te brengen over het 'uitzetten' van het NVB op de Rotterdamse metro. Alleen de vertegenwoordiger van de afdeling Rotterdam van Rover heeft een voorbehoud gemaakt. Dit voorbehoud heeft betrekking op een stabiel systeem voor de toekomst en heeft geen directe gevolgen voor het thans 'uitzetten' van het NVB. Samen met decentrale overheden, vervoerders en vertegenwoordigers van consumentenorganisaties werk ik op dit moment aan het concretiseren van het eindbeeld van de OV-chipkaart. De nog aanwezig zijnde zorgpunten van de consumentenorganisaties worden daarin meegenomen. Ik heb met de Stadsregio Rotterdam afgesproken dat, indien nodig, aanpassingen in het Rotterdamse OV-chipkaartsysteem worden doorgevoerd.

Administratieve lasten

De uitvoering van het afschaffen van het nationale vervoerbewijs vermindert de administratieve lasten voor de reiziger op grond van de Wet personenvervoer 2000. Reizigers met een persoonlijke OV-chipkaart met autoreload hoeven bijvoorbeeld geen kaarten meer aan te schaffen en het opladen gebeurt automatisch. De invoering en het gebruik van de OV-chipkaart wordt in de concessie-voorschriften tussen decentrale overheden en concessiehouders geregeld.

De RET heeft lasten bij de invoering van de OV-chipkaart op grond van de vervoersconcessie van de Stadsregio Rotterdam, maar is bereid die op zich te nemen. De invoering biedt namelijk ook voordelen. Het zwartrijden wordt beperkt. Deze lasten zullen vooral merkbaar zijn bij de directe overgang. Omdat al lange tijd voor de metrolijnen een dubbelsysteem, een experiment, gaande was, zijn de lasten op het moment van overgang gering te noemen. Uiteindelijk leidt de invoering van de OV-chipkaart tot minder lasten omdat de strippenkaart wordt afgeschaft. Het afschaffen van het nationale vervoerbewijs gebeurt op verzoek van de betrokken overheid en de desbetreffende vervoerder. Per saldo leidt deze regeling voor de vervoerders tot minder administratieve lasten. Derhalve is de regeling niet voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten.

Deze wijziging van de Regeling nationale vervoerbewijzen openbaar vervoer heeft tot gevolg dat op de aangewezen gebieden, de genoemde metrolijnen van Rotterdam, de reiziger geen gebruik meer kan maken van de strippenkaart en de papieren abonnementen, met uitzondering van de OV-studentenkaart, maar alleen van de OV-chipkaart. Voor de OV-studentenkaart is een wijziging van de Wet op de studiefinanciering nodig, waar de reisrechten van studenten zijn geregeld. Deze wijziging wordt door het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap voorbereid. Tot die tijd geldt de 'papieren' OV-studentenkaart als vervoerbewijs en fungeert de OV-chipkaart als sleutel voor de toegang tot het metrosysteem.

Het Overlegorgaan Personenvervoer heeft bij brief van 16 december 2008 medegedeeld dat het Overlegorgaan instemt met de wijziging.

*De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J.C. Huizinga-Heringa.*