



## **Regeling tot wijziging van de Regeling nationale vervoerbewijzen openbaar vervoer in verband met het definitief invoeren van het elektronisch vervoerbewijs in het openbaar vervoer dat wordt verricht op grond van concessies die zijn verleend door de Stadsregio Rotterdam**

Nr. CEND/HDJZ-2010/134

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,

Gelet op artikel 41 van het Besluit personenvervoer 2000;

Besluit:

### **ARTIKEL I**

In bijlage 3, onderdeel C. Gebieden als bedoeld in artikel 6, vierde lid, van de Regeling nationale vervoerbewijzen openbaar vervoer komt onderdeel I. te luiden als volgt:

- I. Het gebied waar openbaar vervoer op grond van een door de Stadsregio Rotterdam verleende concessie wordt verricht.

### **ARTIKEL II**

Deze regeling treedt in werking met ingang van 11 februari 2010.

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.



## TOELICHTING

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

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 en uitbreiden. De OV-chipkaart wordt door decentrale overheden, hun vervoerders en de Nederlandse Spoorwegen ingevoerd, en kan in het gehele openbaar vervoer in Nederland worden gebruikt voor betaling en als vervoerbewijs. Tijdens de overgangperiode 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 duale periode zo kort mogelijk te houden.

De Stadsregio Rotterdam (SRR) heeft bij mij het verzoek gedaan om de nationale vervoerbewijzen in al het openbaar vervoer dat op basis van door hen verleende concessies wordt verricht af te schaffen. Dit betreft al het openbaar vervoer per metro, bus, tram en Randstadrail. De nationale vervoerbewijzen zijn al eerder afgeschaft op de Calandlijn en de Erasmuslijn, tussen de stations Rotterdam Centraal en Spijkenisse De Akkers. 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 en is opgenomen in de toelichting op de wijziging van de Regeling nationale vervoerbewijzen waarbij artikel 6, vierde lid, werd toegevoegd. Daarbij is afgesproken dat de desbetreffende decentrale overheid een onderbouwd verzoek indient, dat ingaat op een aantal toetspunten. Bij het besluit op het verzoek zal op die onderwerpen worden ingegaan. De belangrijkste toetspunten zijn of het OV-chipkaartsysteem operationeel en stabiel is, de distributie van OV-chipkaarten geregeld is, de studenten een OV-chipkaart hebben, de abbonementhouders over zijn gegaan op een vervangende propositie of de mogelijkheid hebben om hun bestaande abonnement op de OV-chipkaart te laten plaatsen en of er tijdig wordt gecommuniceerd, zodat de strippenkaarten kunnen worden opgebruikt.

In het volgende wordt op deze en andere onderwerpen nader ingegaan.

### 1. Het OV-chipkaartsysteem is operationeel en stabiel

Op basis van informatie van de RET, QBuzz en Connexxion kan worden vastgesteld dat deze bedrijven de stabiliteit van het systeem en de serviceprocessen verder hebben kunnen uitbouwen. Het aantal reizigers dat gebruik maakt van het systeem is na het uitzetten van de strippenkaart in de Rotterdamse metro toegenomen. Inmiddels wordt in circa 25–30% van de reizen in bus en tram gebruik gemaakt van de OV-chipkaart. Circa 80% van de reizigers in tram en bus bezit een OV-chipkaart. Het aantal incomplete transacties (niet uitgecheckt) ten opzichte van de ritten op reissaldo is bij de RET en QBuzz aan het dalen. Het percentage RET is 3,27% en bij QBuzz 3,58%. Het aantal incomplete transacties bij Connexxion ligt op 4,12%. De Stadsregio heeft aangegeven gerichte acties te ondernemen om deze percentages verder te laten dalen. De vervoerders hebben aangegeven dat ze kunnen instemmen met het uitzetten van het NVB.

### 2. Distributie in de regio is op peil

Het netwerk van de Stadsregio Rotterdam bestaat uit 145 verkooppunten bij wederverkopers waar men saldo kan laden en producten kan ophalen. Bij 40 van deze punten kan men ook abonnementen kopen. Er zijn 6 Verkoop- en Informatiepunten van de RET en 48 metrostations om reizigers te voorzien van een anonieme OV-chipkaart, dan wel saldo en producten op de OV-chipkaart te laden. In de metrostations kunnen ook abonnementen op de OV-chipkaart worden geladen. Op 13 Randstadrailstations kunnen mensen saldo en abonnementen op de OV-chipkaart laden. Daarnaast kunnen in de bussen van de Connexxion en QBuzz saldo en producten worden opgehaald die vooraf via internet zijn besteld. In de bussen van Connexxion kan bovendien saldo en een beperkt aantal producten bij de automaat worden gekocht en betaald. Bij de verkoop- en informatiepunten van de RET kunnen reizigers terecht voor vragen en services rond de OV-chipkaart.



### **3. Aantoonbaar soepele overgang van NVB naar OV-chipkaart voor reizigers**

De Stadsregio heeft als uitgangspunt voor het indienen van deze aanvraag gesteld dat het voor de reiziger mogelijk moet zijn om bij de vervoerders in de omliggende gebieden op saldo te kunnen reizen met de OV-chipkaart. De Stadsregio geeft aan dat vóór 11 februari 2010 bij de omliggende gebieden en hun vervoerders de reizigers kunnen reizen op saldo met de OV-chipkaart, dat wil zeggen bij Arriva, HTM, Veolia, Connexxion en NS.

Aangezien de gehele reis met de OV-chipkaart gemaakt kan worden, verdwijnt de noodzaak tot het aanbieden van een compensatieregeling. Deze regeling was namelijk bedoeld voor reizigers die zowel met de strippenkaart als de OV-chipkaart moesten reizen. Reizigers worden geïnformeerd over het afschaffen van de compensatieregeling.

#### ***Reizen op RandstadRail***

Tussen Den Haag en Rotterdam is reizen met de OV-chipkaart in de voertuigen van de RET al mogelijk. Reizigers die overstappen op RandstadRail tussen Den Haag en Zoetermeer kunnen volgens planning in de voertuigen van de HTM vóór 11 februari 2010 met de OV-chipkaart reizen. In het Rotterdamse deel (tussen Pijnacker Zuid en Rotterdam) kan vanaf 11 februari 2010 alleen met de OV-chipkaart worden gereisd. In het Haagse deel (tussen Pijnacker-Zuid en Den Haag centraal) is er nog sprake van een duale fase. Van de instappers bij Pijnacker reist ongeveer de helft van de reizigers richting Den Haag en de andere helft richting Rotterdam.

#### ***Reizen bij de NS***

Vanaf 1 oktober 2009 is reizen op saldo mogelijk bij de NS met een anonieme OV-chipkaart en vanaf 1 december 2009 voor de Voordeelurenkaarthouders. De compensatieregeling wordt afgeschaft. Er kan immers op de OV-chipkaart worden gereisd.

### **4. Studenten kunnen beschikken over een OV-chipkaart**

Studenten beschikken over een OV-chipkaart. Nieuwe studenten worden, zodra ze een OV-studentenkaart ontvangen, ook van een OV-chipkaart voorzien.

### **5. (Jaar)abonementhouders zijn over op een vervangende propositie of hun bestaande abonnement wordt op de OV-chipkaart geplaatst**

De Stadsregio Rotterdam heeft besloten de abonnementen te verchippen.

Jaarabonementhouders van RET, Connexxion en QBuzz hebben al een OV-chipkaart met daarop het abonnement geladen. Bestaande, nog papieren, jaarabonnementen kunnen bij een verkoop- en informatiepunt van de RET op de OV-chipkaart worden geplaatst.

Maand- en weekabonementhouders worden als het besluit tot uitzetten is genomen geïnformeerd dat ze hun abonnement voortaan moeten laten verchippen.

### **6. 'Het uitzetten' van het NVB**

Er is de afgelopen maanden, in het kader van de onderlinge afstemming, veelvuldig overleg geweest met de omliggende overheden en de betrokken vervoerbedrijven. Met de omliggende overheden heeft de Stadsregio Rotterdam afspraken gemaakt.

Het regionale consumentenoverleg, het PROV, heeft positief geadviseerd.

### **7. Voor de begeleiderskaart voor gehandicapten, de opsporingsambtenaren en alle andere speciale vervoerbewijzen zijn er oplossingen om met het openbaar vervoer te kunnen reizen**

De reisrechten van deze groepen zijn verkrijgbaar op de OV-chipkaart.

### **8. Beveiliging moet op orde zijn**

De Stadsregio Rotterdam heeft een regionaal fraudebeheersingsplan operationeel, dat van toepassing is op alle vervoermodaliteiten. Sinds januari 2009 zijn er geen fraudegevallen bekend.

### **9. Opbrengstneutraliteit**

De Stadsregio Rotterdam heeft bij het uitzetten van de strippenkaarten in de metro met een berekening aangetoond dat de overgang naar het nieuwe systeem opbrengstneutraal zal plaatsvinden.



Daarna zijn de tarieven van de strippenkaarten en de OV-chipkaart met dezelfde percentages gestegen, zodat de overgang nog steeds opbrengstneutraal is. Dat betekent dat bij de door de Stadsregio vastgestelde tarieven de opbrengsten bij gelijkblijvende reizigersvolumes ook gelijk blijven. Deze wijziging van de Regeling nationale vervoerbewijzen openbaar vervoer heeft tot gevolg dat in het openbaar vervoer dat wordt verricht in opdracht van de Stadsregio Rotterdam, de reiziger geen gebruik meer kan maken van de strippenkaart en de papieren abonnementen, maar alleen van de OV-chipkaart.

### **Administratieve lasten**

Het afschaffen van de strippenkaart als (geldig) vervoerbewijs en de volledige invoering van de OV-chipkaart voor het Rotterdamse bus- en tramvervoer en Randstadrail valt buiten de reikwijdte van de administratieve lasten. Daarbij moet onderscheid worden gemaakt tussen het op verzoek van decentrale overheden door de minister van Verkeer en Waterstaat afschaffen van de strippenkaart op bepaalde lijnen en het invoeren van de OV-chipkaart zelf. Het besluit tot invoering van de OV-chipkaart als vervoerbewijs wordt genomen door decentrale overheden op grond van de regionale vervoerconcessies en betreft geen rijksregelgeving.

De vraag is of het op verzoek (moeten) tonen van een geldig vervoerbewijs, strippenkaart of OV-chipkaart, een administratieve last is. De Wet personenvervoer 2000 kent geen toonplicht voor de reiziger in het openbaar vervoer. Het niet kunnen tonen van een geldig vervoerbewijs is wel strafbaar ingevolge artikelen 70, 74, tweede lid van de Wet personenvervoer 2000 en artikel 48 Besluit personenvervoer 2000. Boete- en strafbepalingen worden niet als een informatieverplichting opgevat. Er is hier geen sprake van een administratieve last, maar van een inhoudelijke verplichting.

De (volledige) afschaffing van de strippenkaart heeft gevolgen voor de verdeling van de vervoeropbrengsten op basis van periodiek reizigersonderzoek (WROOV). Een ontmanteling op termijn van het huidige systeem van opbrengstenverdeling tussen vervoerders heeft mogelijk gevolgen voor de bedrijfseffecten. Na het afschaffen van (het gebruik van) de strippenkaart in het laatste concessiegebied (planning: 2011) kan WROOV naar verwachting worden opgeheven. De eventuele bedrijfseffecten zullen dan ook na opheffing van de Regeling nationale vervoerbewijzen worden beoordeeld en in kaart worden gebracht. De opbrengstenverdeling volgens WROOV is gebaseerd op een overeenkomst tussen vervoerders, verkooppunten van nationale vervoerbewijzen en de minister van Verkeer en Waterstaat.

### **Inspraak**

Deze wijziging is aan de consumentenorganisaties in het Landelijk Consumentenoverleg (LCO) voorgelegd. ANBO kan instemmen met de voorgenomen wijziging. De Koepel van de andere Ouderenorganisaties vraagt aandacht voor de communicatie in de richting van de reizigers, en met name voor de kwetsbare reizigers. Het gebruik van de OV-chipkaart in tram en bus ligt volgens hen nog te laag. Uit de evaluatie in Rotterdam blijkt echter dat veel reizigers pas op het laatste moment overgaan op de OV-chipkaart. Ook geeft de evaluatie aan dat de gebruikers van de OV-chipkaart in belangrijke mate positief zijn over de OV-chipkaart. De CG-Raad en Viziris geven aan dat er in de Regeling niet wordt gerept over de kwetsbare reizigers. Deze reizigers hebben de voortdurende aandacht van de overheden en vervoerbedrijven. De positie van deze reizigers is aan de orde gesteld in het regionaal consumentoverleg, het PROV, waarin ook deze reizigers zijn vertegenwoordigd. Deze afstemming is (onder punt 6.) meegewogen in dit besluit. Er zijn al verschillende maatregelen genomen om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor deze mensen met een OV-chipkaart te verbeteren. Daarnaast wordt in het onderzoek naar het toekomstig landschap voor reizigers met een functiebeperking aan deze mensen extra aandacht besteed.

Rover blijft pleiten voor een duaal systeem en kaartassortiment, maar heeft net als de andere organisaties geen bezwaar tegen de juridische uitwerking van de beslissing, om de strippenkaart uit te zetten in het SRR-gebied, in een wijziging van de Regeling Nationale vervoerbewijzen openbaar vervoer. Het is de bedoeling dat de OV-chipkaart als enig vervoer bewijs in te voeren. Er is niet gekozen voor een duaal systeem.

Het Overlegorgaan Personenvervoer (OPV) heeft bij brief van 21 januari 2010 over de wijziging van de Regeling nationale vervoerbewijzen openbaar vervoer geadviseerd. Van de deelnemers in het OPV heeft alleen de ANWB gebruik gemaakt van de mogelijkheid om commentaar te geven op dit besluit. De bond vraagt aandacht voor de effecten van maatregelen tegen incomplete transacties (niet uitgecheckt) en de positie van incidentele reizigers en wil dat daarover wordt gerapporteerd. Hierop kan worden geantwoord dat het functioneren van het OV-chipkaartsysteem en de ervaringen van reizigers regelmatig worden gemonitord door de openbaar vervoerbedrijven en de resultaten openbaar worden gemaakt. De resultaten worden gebruikt om (het gebruik van) het systeem te verbeteren.



---

Ook is de bond van mening dat vervanging van verlopen OV-chipkaarten en de restitutie van reissaldo kosteloos moet zijn. Als reactie hierop wordt gesteld dat het de klant zo aantrekkelijk mogelijk wordt gemaakt om van een OV-chipkaart gebruik te maken. Zo zijn er vele initiatieven (geweest) om het gebruik van de OV-chipkaart te stimuleren, onder meer via gratis verstrekking. In de Stadsregio Rotterdam wordt het overhevelen van saldo van verlopen kaarten naar nieuwe kaarten voorlopig kosteloos uitgevoerd. Het is evenwel niet ongebruikelijk dat klanten administratiekosten betalen voor de (tussentijdse) vervanging van producten. Tot slot wil de bond geïnformeerd worden over de gezamenlijke afspraken die vervoerders in het SRR-gebied hebben gemaakt over een klantvriendelijk afhandeling van klachten. Het OPV ontvangt per brief een reactie op het commentaar van de ANWB.

Vanwege de lange, logistieke en bestuurlijke voorbereiding van het verzoek van SRR om het nationaal vervoerbewijs op te heffen in het concessiegebied en de daarvoor gekozen datum van 11 februari 2010, kan deze wijzigingsregeling niet van kracht worden op één van de vaste verandermomenten van wet- en regelgeving.

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