



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 25 oktober 2011, nr. IENM/BSK-2011/142253 houdende intrekking van de Regeling nationale vervoerbewijzen openbaar vervoer

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op de artikelen 41, tweede lid, en 42, eerste lid, 43, eerste lid, onderdeel c, en tweede lid en 46, vierde lid, van het Besluit personenvervoer 2000;

Besluit:

ARTIKEL I

De Regeling nationale vervoerbewijzen openbaar vervoer wordt ingetrokken.

ARTIKEL II

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van 3 november 2011.
2. De Regeling nationale vervoerbewijzen openbaar vervoer blijft van toepassing op nationale vervoerbewijzen als bedoeld in artikel 3, onderdeel e tot en met g, van die regeling die zijn gekocht tot en met 2 november 2011 voor de geldigheidsduur die onderscheidenlijk zijn verbonden aan de afzonderlijke vervoerbewijzen.

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

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.*



TOELICHTING

Algemeen

De provincies Noord-Brabant, Utrecht, Groningen en Drenthe en de stadsregio's Bestuur Regio Utrecht en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven hebben bij mij het verzoek gedaan om de nationale vervoerbewijzen (hierna het NVB) in al het openbaar vervoer per bus en tram dat op basis van door hen verleende concessies wordt verricht, af te schaffen per 3 november 2011. Zoals hierna nader wordt toegelicht, komt dit verzoek in aanmerking voor inwilliging. De genoemde provincies en stadsregio's zijn de laatste gebieden zijn waar de nationale vervoerbewijzen nog worden gebruikt. Nu ook in deze gebieden het NVB wordt afgeschaft kan de Regeling nationale vervoerbewijzen openbaar vervoer met ingang van genoemde datum worden ingetrokken.

De procedure om het NVB in een bepaald gebied af te schaffen is 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 abonneementhouders over zijn gegaan op een vervangende voorziening of de mogelijkheid hebben om hun bestaande abonneement op de OV-chipkaart te laten plaatsen. In het volgende wordt op deze en andere onderwerpen nader ingegaan.

Toetspunten

1. Het OV-chipkaartsysteem is operationeel en stabiel

Op basis van informatie van de provincies Noord-Brabant en Utrecht, het OV-bureau Groningen/Drenthe namens de provincies Groningen en Drenthe en de stadsregio's Bestuur Regio Utrecht en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven en hun vervoerders kan worden vastgesteld dat sinds het uitrollen van het systeem de stabiliteit van het systeem goed is uitgebouwd. De percentages incompleete transacties ten opzichte van het aantal ritten op reissaldo zijn vergelijkbaar met de percentages in de stadsregio's Rotterdam en Amsterdam ten tijde van het besluit om het NVB aldaar 'uit te zetten' en liggen binnen of onder de gehanteerde bandbreedte.

2. Distributie van de regio is op peil

De betrokken decentrale overheden (de provincies Noord-Brabant, Utrecht, Groningen en Drenthe, Bestuur Regio Utrecht en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven) zijn van mening dat het gerealiseerde distributienetwerk op peil is.

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

In alle aangrenzende concessiegebieden van de decentrale overheden kunnen reizigers met de OV-chipkaart op saldo reizen. Dit geldt ook voor het reizen met NS. Daarnaast kan ook op de regionale treindiensten in Groningen gebruik worden gemaakt van de OV-chipkaart.

4. Studenten kunnen beschikken over een OV-chipkaart

Studenten beschikken over een OV-chipkaart. Studenten die vanaf 1 juni 2011 het studentenreisrecht aanvragen, moeten net als andere reizigers zelf voor een Persoonlijke OV-chipkaart zorgen en hun reisrecht daarop plaatsen.

5. (Jaar)abonneementhouders zijn over op een vervangende voorziening of hun bestaande abonneement wordt op de OV-chipkaart geplaatst

Het OV-bureau Groningen/Drenthe namens de provincies Drenthe en Groningen, en de stadsregio Samenwerkingsverband Regio Eindhoven hebben ervoor gekozen om de huidige NVB-abonneementen in papieren vorm te handhaven. Daartoe zijn deze abonneementen door beide provincies als regionaal abonneement vastgesteld. De abonneementen zullen maximaal gehandhaafd blijven tot en met 31 december 2012.

De abonneementen in de provincie Utrecht en de stadsregio Bestuur Regio Utrecht zijn verchipt. In de provincie Noord-Brabant worden regionale abonneementsvervangende producten aangeboden. De provincie zal de bestaande NVB-abonneementen vanaf 3 november 2011 niet meer verkopen, maar nog wel accepteren. Daartoe zijn deze abonneementen door de provincies als regionaal abonneement



vastgesteld. Enkele door de provincie Noord-Brabant aangeboden vervangende producten zijn ook geldig in de concessie van de stadsregio Samenwerkingsverband Regio Eindhoven.

De provincie Utrecht, stadsregio Bestuur Regio Utrecht en de provincie Noord-Brabant hebben met de omliggende regio's afspraken gemaakt over de acceptatie van verchipte abonnementen of vervangende producten. Met de omliggende regio's zijn afspraken gemaakt voor het ter beschikking stellen van zichtcoupons, waardoor reizigers probleemloos tussen de verschillende concessiegebieden kunnen blijven reizen.

6. 'Het uitzetten' van het NVB

In de afgelopen maanden hebben onderhavige decentrale overheden veelvuldig overleg gevoerd met de vervoerders en met de overheden van omliggende gebieden om alle relevante zaken goed op elkaar af te stemmen. De laatstgenoemde overheden hebben positief gereageerd op het voornemen van de betrokken decentrale overheden om het NVB te laten beëindigen. Daarbij zijn onderling afspraken gemaakt.

Daarnaast is intensief overleg gevoerd met de regionale consumentenoverlegorganen. Het Reizigersoverleg Brabant (ROB), het Reizigersoverleg SRE, het OV-Consumentenplatform Groningen en het OV-Consumentenplatform Drenthe hebben positief geadviseerd over het voornemen om het NVB uit te laten zetten.

Het ROCOV Utrecht heeft een negatief advies uitgebracht. De bezwaren van het ROCOV betreffen onder meer: onduidelijkheid rond het toekomstige dalkortingsproduct, verschillende kilometertarieven voor de twee afzonderlijke vervoersautoriteiten, de tarieven op de luslijnen en een aantal landelijke aangelegenheden.

De onderwerpen die aan de orde zijn gesteld in de bezwaren maken geen onderdeel uit van de criteria die zijn vastgesteld voor toetsing van de aanvraag. Op grond hiervan is er geen beletsel om het NVB uit te zetten.

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. Dit was een vereiste voor de metro. Bij de onderhavige overheden is er geen sprake van een gesloten systeem, waardoor deze groepen kunnen reizen op zichtkaarten.

Decentrale overheden en vervoerders hebben op landelijk niveau afspraken gemaakt over een tijdelijke landelijke regeling voor de doelgroep blinden en slechtzienden. Voor de groep mensen met een visuele beperking is er een (tijdelijke) landelijke kaart om het reizen met de OV-chipkaart toegankelijker te maken, het Vizirisproduct. Het product, in de vorm van een abonnement, is inmiddels beschikbaar voor deze doelgroep. Het is mogelijk om hiermee bij alle stads- en streekvervoerders te reizen.

8. Beveiliging moet op orde zijn

TLS en de vervoerders hebben een migratieplan ontwikkeld, dat getoetst is door het Royal Holloway University of London. Daarnaast zijn vervoerders en TLS gestart met de migratie naar een nieuwe chip.

9. Opbrengstneutraliteit (bij gelijkblijvend reizigersvolume)

De Commissie Kist heeft een onderzoek uitgevoerd naar de opbrengstneutraliteit van de OV-chipkaarttarieven bij de betrokken decentrale overheden. Voor alle overheden geldt dat de bevindingen van de Commissie Kist positief zijn: er is sprake van een kostenneutrale overgang naar de OV-chipkaart. Ten aanzien van de provincies Groningen en Drenthe concludeert de Commissie Kist dat de overgang naar de OV-chipkaart voor de totaliteit van de reizigers weliswaar kostenneutraal is, maar dat er een onbalans is in de effecten voor de verschillende groepen reizigers. Het betreft hier een verwacht nadeel voor reizigers die gebruik maken van de blauwe en roze strippenkaart. Dit laat evenwel onverlet dat door beide decentrale overheden aan het afgesproken criterium wordt voldaan. Bovendien is er bij beide overheden sprake van een door de Regionale OV-Consumentenplatforms gedragen voorstel, inclusief het verwachte nadeel voor de blauwe en roze strippenkaartreizigers. De Commissie heeft de overheden, met uitzondering van de provincie Utrecht en Bestuur Regio Utrecht, een aantal aanbevelingen meegegeven. Deze aanbevelingen zijn door de betrokken decentrale overheden overgenomen.



Administratieve lasten en bedrijfseffecten

Het afschaffen van de strippenkaart als (geldig) vervoerbewijs en de volledige invoering van de OV-chipkaart voor het bus- en tramvervoer in de provincies Noord-Brabant, Utrecht, Groningen en Drenthe en de stadsregio's Bestuur Regio Utrecht en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven en daarmee voor geheel Nederland valt buiten de reikwijdte van de administratieve lasten. Daarbij moet onderscheid worden gemaakt tussen het op verzoek van decentrale overheden door de Minister van Infrastructuur en Milieu afschaffen van het nationaal vervoerbewijs 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 dat is geen rijksregelgeving.

De (volledige) afschaffing van de strippenkaart heeft gevolgen voor de productie, distributie en verkoop van nationale vervoerbewijzen en voor de verdeling van de vervoeropbrengsten die plaats vindt op basis van periodiek reizigersonderzoek (WROOV). De productie, distributie en verkoop van de nationale vervoerbewijzen is gebaseerd op een overeenkomst tussen vervoerders, TNT Post, Vervoerbewijzen Nederland BV en de Minister van Infrastructuur en Milieu. Deze overeenkomst loopt per 31 december 2011 af. De opbrengstenverdeling zoals deze werd toegepast volgens WROOV en de daaruit voortvloeiende administratieve verplichtingen zijn gebaseerd op een WROOV reglement. Dit reglement komt 31 december 2011 te vervallen. WROOV kan immers worden opgeheven.

Inspraak

De intrekking van de Regeling nationaal vervoerbewijzen openbaar vervoer, houdt onder meer in het afschaffen van het NVB in al het openbaar vervoer dat wordt verricht op basis van door de stadsregio's Bestuur Regio Utrecht en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven en de provincies Groningen, Drenthe, Noord-Brabant en Utrecht verleende concessie. Het voornemen hiertoe is aan de consumentenorganisaties in het Landelijk Consumentenoverleg (LCO) en het Overlegorgaan Persoonvervoer (OPV) voorgelegd. Beide partijen hebben hierover advies uitgebracht.

De CG-raad en Platform VG betreuren het dat het NVB wordt uitgezet in de laatste gebieden waar deze nog gebruikt kon worden. Dat de toegankelijkheid niet als een van de criteria is genoemd door het vorige kabinet voor de beoordeling van het uitzetten van het NVB achten deze organisaties nalatig. Zij vragen om zo snel mogelijk het systeem aan te passen. En om snel voor alle houders van een OV-begeleiderskaart een tijdelijke regeling in het leven te roepen.

In het kader van het eindbeeld voor de OV-chipkaart wordt ondermeer onderzoek gedaan naar het toekomstig landschap voor mensen met een beperking. Daarnaast heeft een evaluatie van het Vizirisproduct plaatsgevonden. De pilot wordt met een half jaar verlengd tot 15 april 2012. Decentrale overheden en vervoerders willen in deze periode meer inzicht krijgen in het gebruik en de kosten van het product als in heel Nederland het NVB uit staat. Vervolgens wordt bezien of de pilot definitief wordt.

De ANWB is van mening dat er niet moet worden overgegaan tot het afschaffen van het NVB, totdat er overeenstemming is tussen de partijen vertegenwoordigd in de regiegroep en de consumentenorganisaties over het gezamenlijke eindbeeld voor de OV-chipkaart, de realisatie daarvan, en over de conclusies en aanbevelingen van de Commissie Meijdam.

Het uitzetten van het NVB in een bepaalde regio vindt plaats zodra een decentrale overheid en betrokken vervoerders voldoen aan de daarvoor vastgestelde criteria. Op dat moment is het chipkaart-systeem in voldoende mate gereed om in te voeren. De resultaten van het gezamenlijke eindbeeld en de Commissie Meijdam kunnen aanleiding zijn om nog wijzigingen in het systeem door te voeren.

Waar nodig zal dit ook gebeuren.

De ANWB pleit voorts voor een mogelijkheid om de waarde van de overgebleven strippen over te zetten op de OV-chipkaart.

Strippenkaarten waren tot op heden niet onbeperkt geldig. Het restitueren van ongebruikte strippen kost bovendien erg veel geld. Reizigers worden ruim van tevoren op de hoogte gesteld dat de strippenkaart gaat verdwijnen en kunnen die dus opmaken. In alle andere gebieden, waar de strippenkaart al eerder niet meer kon worden gebruikt, is ook geen restitutie mogelijk gemaakt.

Verandermoment

Vanwege de uitvoerige, logistieke en bestuurlijke voorbereiding van het verzoek van de eerder genoemde overheden om het nationaal vervoerbewijs op te heffen in het concessiegebied en de daarvoor gekozen datum van 3 november, kan deze regeling niet van kracht worden op één van de vaste verandermomenten van wet- en regelgeving. Afwijking van de vaste verandermomenten is gerechtvaardigd.



Overgangsregeling

De afschaffing van het NVB in de gebieden van de overheden die hiervoor zijn genoemd geschiedt door intrekking van de Regeling nationale vervoerbewijzen openbaar vervoer. De nationale vervoerbewijzen (abonnementen) die tot en met 2 november 2011 zijn verkocht kunnen een maximale geldigheidsduur van één jaar hebben. De reiziger die daarvan gebruik maakt beschikt door een overgangsbepaling ook na 3 november 2011 over een geldig nationaal vervoerbewijs op grond van de genoemde regeling. In het belang van de reiziger blijft deze regeling van kracht gedurende de geldigheidsduur van vervoerbewijzen (abonnementen) die tot en met 2 november 2011 als nationaal vervoerbewijs zijn verkocht. De abonnementen kunnen maximaal een geldigheidsduur hebben van één jaar. De vervoerders en concessieverleners zullen richting reizigers duidelijk communiceren over de geldigheidsduur van deze abonnementen.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.*