
352

Besluit van 30 juni 2011 tot wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 in verband met het meervoudige basistarief bij gebruik van de OV-chipkaart voor het openbaar vervoer per trein

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 10 februari 2011, nr. VenW/BSK-2010/214870 sector S&W, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op artikel 32, vierde lid, van de Wet personenvervoer 2000;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 16 maart 2011, nr. W14.11.0042/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 21 juni 2011, nr. IenM/BSK-2011/55314 sector S&W, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

In het Besluit personenvervoer 2000 wordt na artikel 35 een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 35a

De concessieverlener verbindt uiterlijk drie maanden na inwerking-treding van het besluit van 30 juni 2011 tot wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 in verband met het meervoudige basistarief bij gebruik van de OV-chipkaart voor het openbaar vervoer per trein aan een concessie voor openbaar vervoer per trein het voorschrift dat de reiziger voor de aanvang van de treinreis voor zijn totale treinreis kan beschikken over:

1. het NS-vervoerbewijs voor enkele reis- en retourkaarten tweede klas,
2. het NS-abonnement tweede klas, of
3. het NS-deel van de OV-jaarkaart tweede klas.

ARTIKEL II

Artikel 35a van het Besluit personenvervoer 2000 vervalt op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

ARTIKEL III

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 26, zesde lid jo vijfde lid van de Wet op de Raad van State, omdat het uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat.

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad wordt geplaatst.

's-Gravenhage, 30 juni 2011

Beatrix

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

Uitgegeven de *veertiende* juli 2011

De Minister van Veiligheid en Justitie,
I. W. Opstelten

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

De onderhavige wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 (hierna: Bp 2000) maakt het mogelijk dat de treinreiziger voor de aanvang van zijn treinreis kan beschikken over een papieren kaartje voor die reis.

Een treinreiziger die met een OV-chipkaart reist, betaalt meerdere keren het opstaptarief (basistarief) wanneer hij in één reis van de NV Nederlandse Spoorwegen (hierna: NS) en regionale treinvervoerders gebruik maakt. De voormalige Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft bij haar brief aan de Tweede Kamer van 4 december 2009 (Kamerstukken II, 2009/10, 23 645, nr. 326) laten weten dat het wenselijk is te komen tot één opstaptarief (hierna: basistarief) op het spoor. Ook de decentrale overheden en de NS hebben aangegeven dat voorkomen moet worden dat de reiziger bij het treinvervoer meer dan een basistarief betaalt bij één reis. Bij brief van 25 juni 2010 (Kamerstukken II, 2010/11, 2009/10 23 645, nr. 375) heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat de Tweede Kamer meegedeeld regelgeving voor te bereiden die de acceptatie van het papieren kaartje bij het treinvervoer verplicht stelt totdat de concessieverleners en -houders op het spoor een structurele oplossing voor het probleem hebben gevonden.

Treinreizigers kunnen in de huidige situatie gebruik maken van een NS-vervoerbewijs (papieren kaartje) dat ook geldig is op de regionale spoorlijnen. Bij de tariefberekening wordt over het hele traject het degressieve landelijke NS-tarief berekend en betaalt de reiziger maar één keer het basistarief. Bij de OV-chipkaart zou opnieuw het basistarief moeten worden betaald, zodra wordt overgestapt naar het regionale spoor (of vice versa). Dat is nadelig voor de reiziger. Doordat het papieren kaartje nog in de trein gebruikt kan worden, heeft de treinreiziger de mogelijkheid het meervoudig basistarief met de OV-chipkaart op het spoor te vermijden, totdat hiervoor een structurele oplossing is gerealiseerd.

Artikel 30, vierde lid, van de Wet personenvervoer 2000 (hierna: Wp 2000) regelt dat het openbaar vervoer per trein is uitgezonderd van de wettelijke acceptatieplicht voor nationale openbaar vervoerbewijzen. Dit omdat verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad van de Europese Unie van 26 juni 1969 betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (Pb L 156) voorschrijft dat een dergelijke openbare dienstverlening voor het openbaar vervoer per trein slechts via een openbaar dienstcontract geregeld kan worden. Om die reden is een zodanig verplichting slechts mogelijk in de vorm van een bepaling in de concessie. Deze verordening is vervangen door verordening 1370/2007 van de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad (Pb L 315). Ter oplossing van het hierboven genoemde probleem van het meervoudige opstaptarief bepaalt artikel 35a (nieuw) daarom dat de concessieverlener uiterlijk drie maanden na de inwerkingtreding van dit besluit aan een concessie voor openbaar vervoer per trein het voorschrift verbindt dat de reiziger voor de aanvang van de treinreis over papieren kaartje voor zijn totale treinreis kan beschikken. Op die manier wordt verzekerd dat deze kaartjes verkrijgbaar zijn en door de vervoerder worden geaccepteerd.

Artikelsgewijs

Artikel I

In artikel 18, eerste tot en met derde lid, van de Vervoerconcessie voor het hoofdrailnet (<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2010/06/28/201037616-gewijzigde-vervoerconcessie-voor-het-hoofdrailnet.html>) wordt de treinvervoerder er toe verplicht er voor te zorgen dat de reiziger voor de aanvang van de reis over de benodigde vervoerbewijzen, dat wil zeggen het papieren kaartje, voor zijn totale treinreis kan beschikken. In artikel 18, vijfde lid, van de concessie is bepaald dat deze verplichting vervalt voor trajecten waar de OV-chipkaart is ingevoerd.

Voor de genoemde oplossing voor het probleem van het meervoudige basistarief is het echter wenselijk en noodzakelijk dat de treinvervoerder nog steeds over het papieren kaartje kan beschikken voor reizen waarbij hij in één reis zowel van de NS als de regionale treinvervoerders gebruik maakt. Daarom is in het Bp 2000 artikel 35a ingevoegd dat de concessieverlener er toe verplicht in de concessie een verplichting op te nemen voor de treinvervoerders er voor te zorgen dat de treinreiziger voor de aanvang van treinreizen, waarbij hij in één reis zowel van de NS als de regionale treinvervoerders gebruik maakt, kan beschikken over het papieren kaartje.

De regeling geldt alleen voor doorgaande treinreizen waarbij zowel over de lijnen van het hoofdrailnet als van de regionale vervoerders wordt gereisd. Bovendien geldt de regeling alleen voor de NS tweede klas tarieven van enkeltjes, retourtjes en de NS-abonnementen. Het betreft daarbij de in artikel 15, eerste lid, van de Vervoerconcessie voor het hoofdrailnet – zoals deze geldt met ingang van 1 januari 2010 – aangegeven beschermde kaartsoorten, dat wil zeggen kaartsoorten waarvoor de jaarlijkse tariefstijging in die vervoerconcessie is geregeld. De prijzen van de meest gebruikte andere kaartsoorten zijn afgeleid van de beschermde kaartsoort enkele reis tweede klas uit de voornoemde vervoerconcessie. Bovendien is er nauwelijks sprake van eerste klas tarieven op regionale lijnen. Wanneer een treinreiziger een enkele reis eerste klas koopt en er over een deel van het traject geen eerste klas bestaat, wordt over dat deel enkel de prijs voor de tweede klas berekend. Voor het overige treinvervoer is sprake van tariefverantwoordelijkheid bij de NS voor het hoofdrailnet en bij de decentrale overheden voor het regionale treinvervoer.

Artikel II

De verplichting om het papieren kaartje van NS te blijven accepteren blijft voor NS en andere vervoerders bestaan totdat de decentrale overheden en de treinvervoerders een structurele oplossing voor het probleem van het meervoudige basistarief hebben gevonden.

Met het oog op de tijdelijkheid van deze regeling maakt dit besluit het mogelijk artikel 35a Bp 2000 bij koninklijk besluit te laten vervallen.

Artikel III

Omdat de treinreiziger gebaat is bij spoedige inwerkingtreding van het besluit, er sprake is van grote nadelen voor de treinreiziger en het besluit op maatschappelijke en politieke wens met spoed tot stand is gebracht, wordt voor de inwerkingtreding afgeweken van de Vaste Verandermomenten.

Inspraak

De wijziging van het Bp 2000 is voorgelegd aan het Landelijk Consumentenoverleg en aan het Overlegorgaan Personenvervoer.

De CG-Raad, ROVER en de Unie KBO kunnen instemmen met de wijziging van het Bp2000. De ANWB geeft aan het besluit te begrijpen, en wijst op het belang van goede communicatie richting de reizigers zodat er geen onduidelijkheid ontstaat over de geldigheid van het papieren treinkaartje op regionaal spoor. Dit zal in de communicatie rondom de OV-chipkaart worden meegenomen.

De NS stelt in haar reactie aan het overlegorgaan dat de Wp2000 aan de Minister (centrale overheid) alleen voor het vervoer per bus, tram en metro de mogelijkheid biedt nationale vervoerbewijzen geldig te verklaren. Die mening acht de regering onjuist. Zoals in de Memorie van Toelichting bij de Concessiewet openbaar vervoer per trein bij artikel 30, vierde lid, Wp2000 wordt gemeld is het openbaar vervoer per trein van de wettelijke acceptatieplicht voor nationale vervoerbewijzen uitgezonderd voor nationale vervoerbewijzen omdat verordening (EEG) nr. 1191/69 voorschrijft dat dergelijke openbare dienstverplichting slechts mogelijk is in de vorm van een bepaling in de concessie. De betrokken verordening is inmiddels overigens ingetrokken (artikel 10, eerste lid, van verordening 1370/2007). De Wp2000 bevat daarmee geen absoluut verbod nationale vervoerbewijzen voor het openbaar vervoer per trein geldig te verklaren. Een zodanig vervoerbewijs voor het openbaar vervoer per trein geldig te verklaren, kan echter alleen in de vorm van een bepaling in de concessie. Artikel 32, vierde lid, Bp2000 geeft de bevoegdheid bij algemene maatregel van bestuur regels te stellen over de aan de concessie te verbinden voorschriften. Artikel 35a van het onderhavige concept-besluit maakt gebruik van die bevoegdheid om in de concessie te verplichten het nationaal vervoer bewijs voor het openbaar vervoer per trein te accepteren.

NS stelt dat de Minister voor gedecentraliseerd openbaar vervoer per trein geen enkele zeggenschap heeft over het tarievenbeleid. Ook die mening acht de regering onjuist. De Minister heeft die bevoegdheid krachtens artikel 42, eerste lid, Bp2000 en heeft daarvan ook gebruik gemaakt bij de strippenkaart. Deze kaart is ook geldig voor gedecentraliseerd openbaar vervoer per trein.

NS is ook van mening dat artikel 5 van het Bp2000 haar bovenstaande conclusies onderschrijft. Zoals hiervoor al uitgelegd acht de regering die conclusies onjuist. Waar de NS wel terecht op wijst, is dat artikel 5 Bp2000 moet worden gewijzigd om het nationaal vervoerbewijs voor het openbaar vervoer per trein geldig te kunnen verklaren. Een zodanige wijziging van artikel 5 Bp2000 is daarom in het besluit opgenomen.

Het concept-besluit zoals dat aan het overlegorgaan is voorgelegd, maakte het mogelijk in de Regeling nationale vervoerbewijzen openbaar vervoer de betrokken kaartsoorten aangewezen als nationaal vervoerbewijs aan te wijzen.

De reactie van de NS heeft de regering geleid tot een heroverweging van die constructie. Het besluit is aangepast in die zin dat er geen gebruik meer wordt gemaakt van de mogelijkheid tot aanwijzing van de kaartsoorten als nationaal vervoerbewijs. Op basis van artikel 32, vierde lid, Wp2000 is artikel 35a van het besluit zodanig worden gewijzigd dat de concessieverlener er toe wordt verplicht, uiterlijk drie maanden na de inwerkingtreding van dit besluit aan een concessie voor openbaar vervoer per trein het voorschrift te verbinden dat de reiziger voor de aanvang van de treinreis kan beschikken over een van de in de Vervoerconcessie HRN in artikel 18 genoemde beschermde kaartsoorten. De regering acht

daarmee de verkrijgbaarheid en de acceptatie van de bedoelde papieren kaartjes voldoende geregeld.

De NS is een brief verzonden waarin op bovenstaande zin op haar opmerkingen is gereageerd.

Administratieve lasten

Dit besluit veroorzaakt geen administratieve lasten en is daarom niet voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten.

Bedrijfseffecten

De NS heeft al aangegeven tot medio 2012 het papieren kaartje te blijven accepteren. De regionale spoorvervoerders hebben steeds aangegeven een zo kort mogelijke duale periode (de periode waarin zowel de OV-chipkaart als het papieren kaartje een geldig vervoerbewijs zijn) na te streven. Belangrijke overweging daarbij zijn de kosten van de huur van kaartautomaten van NS. Deze kosten bedragen op jaarbasis circa € 3 mln. De regionale concessieverleners zijn tot 2009 gecompenseerd voor deze kosten. Deze compensatie is opgehouden vanwege de voorziene introductie van de OV-chipkaart. Aangezien de OV-chipkaart-introductie een project van de sector is en de sector er, mede vanwege de discussie over het meervoudige basistarief, niet in geslaagd is de kaart tijdig te introduceren, zijn de extra kosten voor rekening van de sector. De baten voor de sector zullen bestaan uit minder wegloop van reizigers vanwege het niet doorgaan van de prijsverhoging bij doorgaande reizen. Het is aan de bedrijven om zo snel mogelijk een oplossing te vinden voor het meervoudige basistarief en zodoende het einde van deze regeling in te luiden.

De kosten van de huur van de automaten zijn voor de sector gering aangezien jaarlijks een omzet van circa € 2 mld. wordt gemaakt. Dit betreft de totale omzet, waarvan € 1,8 miljard Euro voor rekening van de NS komt en 0,2 miljard Euro voor rekening van de regionale vervoerders.

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