

Bibliografische beschrijving

**Brief van de min van VW over de stand van zaken m.b.t. de OV-chipkaart**

Bestand:  [17 Kb](#)

Commissie: Vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat

Documentnr.: vw00000187

Vindplaats: Niet-dossierstuk 2000-2001, vw00000187, Tweede Kamer

Document-id: NDS3232

Omvang: 4 pag.



's-Gravenhage, 12 februari 2001

Naar aanleiding van uw brief van 11 december 2000, waarin u mij verzoekt de Kamer te informeren over de stand van zaken met betrekking tot de introductie van de chipkaart in het openbaar vervoer, meer in het bijzonder over de problemen die zich bij de introductie voordoen en de mogelijke consequenties voor het tijdpad van de introductie, bericht ik u het volgende.

Met mijn brief van 15 februari 2000 (kenmerk DGP/M/BVP-U0000393) heb ik u geïnformeerd over de stappen die nodig zijn voor verdere ontwikkeling van een landelijke chipkaart voor het OV. Twee documenten vormden daarvoor de basis: ten eerste de Intentieverklaring Chipkaart, die ik op 5 juli 1999 met vertegenwoordigers van de (voor het openbaar stads- en streekvervoer verantwoordelijke) decentrale overheden en de brancheorganisatie MOBIS heb ondertekend. Het tweede document betrof het «Eisenpakket nationale OV-module», dat op 24 september 1998 door dezelfde partijen is geaccordeerd.

Met voortvarendheid heeft MOBIS in april 2000 het «Gemeenschappelijk Scenario» (GS) opgesteld, zoals verwoord in de Intentieverklaring. Het GS bevat een functionele beschrijving van de chipkaart. Vervolgens heeft binnen MOBIS een projectgroep bestaande uit de vervoerbedrijven NSR, Connexion en GVB-Amsterdam het voortouw genomen om dit GS verder uit te werken in de vorm van een business-case. Het beeld zoals dat in de business-case is uiteengezet, bevat onder andere een keuze voor het systeemconcept, een omschrijving van een gefaseerde invoering en een analyse van de kosten en baten van de invoering van de chipkaart.

De business-case die betrekking heeft op de drie bovengenoemde bedrijven, is in september 2000 afgerond en laat over het geheel van die bedrijven een positief beeld zien.

Voor de individuele bedrijven geldt dat evenwel niet in alle gevallen. In genoemde business-case van MOBIS werd voor de eerste fase uitgegaan van een check-in/check-out systeem voor spoorvervoer en de metro en van een check-in only systeem voor tram en bus. Recent heeft de MOBIS-ledenvergadering aangegeven dat ook de eerste fase van het systeemconcept gebaseerd dient te zijn op een check-in/check-out systeem. De decentrale overheden hebben op dit punt dezelfde mening. Deze ontwikkeling heeft logischerwijs gevolgen voor de geldigheid van de gegevens uit de business-case en de tijdsplanning. De projectgroep zal de business-case daarop aanpassen.

Het check-in/check-out systeem biedt naast een kortere halteringstijd ook meer mogelijkheden voor tariefdifferentiatie dan het check-in only systeem. In die situatie zal het systeem automatisch het voor de reiziger geldende tarief uit- en verrekenen en is het dus niet noodzakelijk dat de reiziger gedetailleerde (inhoudelijke) kennis heeft van de dan geldende decentrale tariefsystemen. Het chipkaartsysteem biedt mogelijkheden om bijvoorbeeld naar tijd, plaats, doelgroep en modaliteit het tarief te differentiëren. Hierdoor kan een verfijnd, op de wensen van alle partijen (decentrale overheden, reizigers en bedrijven) afgestemd tarief worden geboden. De mate waarin de decentrale overheden de mogelijkheden van tariefdifferentiatie kunnen benutten, heeft effect op de uitkomsten van de bij te stellen business-case.

Door MOBIS worden op dit moment de (technische) mogelijkheden voor het tariefsysteem nader uitgewerkt en in een notitie vastgelegd. Zij biedt



daarmee een systeem aan dat voor de tariefberekening de decentrale overheden de mogelijkheden biedt om het door hen gewenste tarief te kunnen vaststellen. Daarmee voldoet MOBIS dan tevens aan de Intentieverklaring, waarin een nieuwe tariefstructuur wordt aangekondigd die een bijdrage kan leveren aan het invullen van de tariefvrijheid en de tariefverantwoordelijkheid door de decentrale overheden. Deze notitie zal aan de decentrale overheden ter instemming worden voorgelegd.

Eveneens op basis van de Intentieverklaring is de rolverdeling tussen de overheden en bedrijven nader vorm gegeven.

De feitelijke ontwikkeling en invoering van de OV-module voor de chipkaart is een zaak van de openbaar vervoerbedrijven. Dit heb ik met MOBIS vastgesteld in een overleg op 8 november 2000 over uitkomsten van de business-case.

De decentrale overheden zijn vanaf 1 januari 2001 verantwoordelijk voor vaststelling van tarieven en vervoerbewijzen voor het stads- en streekvervoer en in enkele gevallen ook voor het reeds gedecentraliseerde spoorvervoer binnen hun gebied.

De Minister van Verkeer en Waterstaat waarborgt tot de invoering van de chipkaart als nationaal vervoerbewijs de nationale kaartintegratie met het bestaande kaartassortiment. De rol van de Minister van Verkeer en Waterstaat is vanaf de invoering van de chipkaart de zorg voor de wettelijke verankering van de OV-module en de chipkaart als landelijk vervoerbewijs.

NS heeft met haar persbericht van 27 december 2000 aangegeven met voortvarendheid te willen doorgaan met het verder ontwikkelen van de chipkaart gegeven het grote belang dat zij hecht aan de verbetering van de sociale veiligheid. NS koppelt de chipkaart nadrukkelijk aan haar project Beheerste Toegang Stations (BTS). Afsluiting van stations is een belangrijk onderdeel van het verbeteren van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. De chipkaart vormt de sleutel om toegang tot de treinen/stations te krijgen. NS hanteert daarbij wel de voorwaarde dat de chipkaart ook bruikbaar wordt voor alle andere vormen van openbaar vervoer.

Zonder daarover thans een oordeel te willen uitspreken kan wel gesteld worden dat de invoering van een chipkaart in eerste instantie een forse financiële investering vergt. Daarbij stelt zich vanzelfsprekend de vraag welke partijen daaraan zullen bijdragen.

NS heeft een aanzienlijk bedrag (500mln gulden) gereserveerd voor ontwikkeling van de OV-chipkaart. Dit biedt de mogelijkheid om in 2002 met de eerste pilots, zoals hieronder beschreven, te starten. NS heeft tevens aangegeven dat zij bereid is binnen het genoemde bedrag voor de chipkaart ook onderdelen van het systeem voor gezamenlijk gebruik door stads- en streekvervoer en NS te willen ontwikkelen.

Ook van de overige partijen zal een bijdrage in deze noodzakelijke systeemsprong worden gevraagd. Het stads- en streekvervoer verkeert niet in een zodanige financiële positie dat daarvan verlangd kan worden dat zij de kosten geheel voor haar rekening neemt. Ik overweeg, mede gezien het belang van nationale kaartintegratie in een situatie van gedecentraliseerde verantwoordelijkheden voor het regionaal openbaar vervoer, aan de invoering van de chipkaart een bijdrage te leveren. Daarnaast zal in overleg met de decentrale overheden nader worden gezien of het noodzakelijk is ook van de reiziger een extra bijdrage te vragen. Indien dat het geval zou zijn, overweeg ik om in de periode tot aan

de invoering van de chipkaart een beperkte extra tariefsverhoging door te voeren.

De complexe ontwikkeling en invoering van een chipkaart in het openbaar vervoer vergt zoals begrijpelijk geruime tijd van voorbereiding en implementatie. Een exacte tijdplanning is op dit moment nog niet te geven. MOBIS hanteert vooralsnog de volgende planning. In 2002/2003 starten NS, GVB-Amsterdam en RET met enkele pilots. NS denkt hierbij in eerste instantie aan de Hoekselijn (Hoek van Holland-Rotterdam CS). Connexxion zal in 2002/2003 ook enkele pilots starten, die aansluiten op de plannen van NS, GVB-A en RET.

Voor 2004 is een uitbreiding van de NS-pilot naar een groot gebied rond Amsterdam voorzien. Dit betekent dat een zeer groot gedeelte van de OV-reizigers vanaf dat moment de chipkaart zal kunnen hanteren als vervoerbewijs. GVB-A en RET zullen in 2004 beginnen met invoering van de chipkaart voor stadsbussen en trams. Bovendien zal de chipkaart vanaf die periode te gebruiken zijn in het hele metrosysteem. Connexxion zal in die periode verder gaan met invoering in de streekbussen. Voor de andere stad- en streekvervoerders is op dit moment de tijdplanning nog niet bekend.

In 2006 zou zodoende de landelijke OV-chipkaart volledig ingevoerd kunnen zijn.

Tot slot merk ik op dat in de eerder genoemde brief van 15 februari 2000 werd gemeld dat een contract gesloten was met het bedrijf Motorola om in Groningen met het vervoerbedrijf Arriva een pilot uit te werken om enkele aspecten van de chipkaart in de praktijk te testen. Ik kan u mededelen dat op 5 januari 2001 de Tripperpas van start is gegaan.

De Tripperpas is een vernieuwend concept voor het Nederlandse openbaar vervoer. Basisprincipe daarbij is betaling achteraf (credit-systeem). De klant krijgt een contactloze kaart en machtigt de vervoerder om, zodra f 35,- aan vervoer is afgenomen, dit automatisch af te boeken van zijn bank/girorekening. Omdat de vervoergegevens in een centrale computer (de «backoffice») worden verwerkt, kan aan de hand van een combinatie van ritten over een bepaalde periode het zogenaamde «best price» principe worden toegepast (aflopend van de prijs per enkele rit naar maximaal de prijs van abonnement).

Deelname aan dit systeem van reizen op krediet geschiedt onder de gebruikelijke voorwaarden. Consequentie is wel dat voor OV-reizigers die daarvan geen gebruik willen maken een andere oplossing moet worden gezocht. Voor die klanten (waaronder incidentele reizigers) zou directe betaling («cash») dan wel vooruitbetaling vereist zijn, net als nu met strippenkaarten en abonnementen het geval is. Van die kaart wordt dan direct het verschuldigde tarief afgeboekt. Bij integrale toepassing van een OV-chipkaart dienen dus beide opties mogelijk te zijn.

Voor de chipkaart was in beginsel gekozen voor aansluiting op de bestaande, overigens nog wel aan te passen bankkaarten (Chipper en Chipknip). Hantering van een contactloos werkende chipkaart lijkt echter op gespannen voet te kunnen staan met de geldende regels voor het betalingsverkeer. Voor grotere vervoerstromen is toepassing van contactloze kaarten in ieder geval noodzakelijk; contacthoudende kaarten vergen te veel halteringstijd. MOBIS oriënteert zich thans mede om die reden ook op mogelijke andere kaartuitgevers.

Op 1 februari hebben MOBIS en ik overleg gevoerd over de stand van zaken. Daarbij is met name aandacht besteed aan de verdere stappen in het project en vanzelfsprekend ook aan bovenstaande tijdplanning. Ik



verwacht u nog voor de zomer nader te kunnen informeren over de  
introductie van de chipkaart.

Hoogachtend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos