

Den Haag, 5 december 2018

Geachte Staatssecretaris Van Veldhoven,

Tijdens het Bestuurlijk NOVB van 5 december heeft het NOVB besloten landelijk enkelvoudig in- en uitchecken in de spoorketen in het huidige ov-chipkaartstelsel niet uit te gaan rollen. Hoofdrede hiervoor is dat de kosten niet opwegen tegen de baten. Bovendien vergt het aanpassingen op het vlak van de marktordening. Dit blijkt uit grondige onderzoeken<sup>1234</sup> waarover wij in deze brief meer inzicht geven.

### *Mogelijkheden (landelijk) enkelvoudig in- en uitchecken*

Enkelvoudig in- en uitchecken verkleint de overstapproblematiek op stations met meerdere vervoerders en is goed voor de reiziger. Daarover zijn alle partijen het eens. Vandaar dat in de afgelopen jaren uitvoerig is onderzocht hoe dit landelijk ingevoerd zou kunnen worden. Alle partijen hebben zich hier vol voor ingezet. Om zicht te krijgen op de landelijke consequentie zijn er drie proeven gedaan op de spoorlijn Amersfoort- Ede-Wageningen (Valleilijn). Hierbij hoefde de reiziger alleen aan het begin en aan het eind van de treinreis in en uit te checken, ondanks dat de reiziger met meerdere vervoerders reisde. De opbrengstenverdeling voor de vervoerders kon bij twee van de drie proeven achteraf worden berekend. Bij de derde proef waren vooraf aannames gemaakt met onzekerheden.

Invoering van landelijk enkelvoudig in- en uitchecken op het spoor stuit echter op het in het verleden gekozen marktmodel in het openbaar vervoer en de daarmee samenhangende tariefvrijheid van decentrale overheden (zie Wet personenvervoer 2000, m.n. hoofdstuk 2). Landelijke enkelvoudig in- en uitchecken zou betekenen dat bij parallelle reismogelijkheden met verschillende vervoerders dezelfde tarieven gehanteerd moeten worden en dit druist in tegen het gedecentraliseerde systeem. De technische mogelijkheden voor landelijk enkelvoudig in- en uitchecken liggen vandaag de dag in het kopen van een los treinkaartje, in het van tevoren boeken van je reis (bijvoorbeeld via een app met een e-ticket) en op termijn via een app die je locatiebepaling bijhoudt. Deze optie is een oplossing voor reizigers die expliciet toestemming geven traceerbaar te zijn.

### *Overstapproblematiek verminderd*

Het idee van enkelvoudig in- en uitchecken is ontstaan toen de overstapproblematiek op stations met meerdere vervoerders erg hoog was. Uit de Kosten Baten Analyse die in 2018 werd gedaan, blijkt dat het aantal overstappen flink is toegenomen in vergelijking met de eerdere KBA uit 2012. Verhoudingsgewijs is het aantal overstappen met een overstapprobleem echter gedaald, terwijl er nu

---

<sup>1</sup> Update van de KBA opgeleverd in 2012, in opdracht van de commissie Meijdam, uit het eindrapport van de Advies commissie Permanente structuur en dubbel opstaptarief in de treinrailketen, over onder meer enkelvoudig in- en uitchecken. Uitgevoerd door Hypercube Business Innovation, ism Verhelder (7 juni 2018)

<sup>2</sup> Onderzoek naar mogelijkheden voor behoud van regionale tariefvrijheid in de treinketen. Uitgevoerd door Hypercube Business Innovation, ism Verhelder (6 juni 2018)

<sup>3</sup> Resultaten van de evaluatie om het overstapprobleem te verkleinen. Uitgevoerd door Translink

<sup>4</sup> Resultaten van een quick scan naar nieuwe betaaltechnieken. Uitgevoerd door TNO (8 december 2016)

meer gedecentraliseerde lijnen zijn en er vaker tijdens de reis uit- en ingecheckt moet worden. In 2017 werden er in totaal 400 miljoen treinreizen gemaakt. 11,7 miljoen (3%) hiervan betrof een reis met meerdere vervoerders en bij slechts 211.000 gevallen werd de verkeerde paal gebruikt. Dit is een groot verschil met de situatie die begin 2013 werd onderzocht.

Totaal aantal treinreizen per jaar in Nederland	400.000.000	100%
Treinreizen van en naar een interoperabel station (maar geen interoperabele treinreis)	92.000.000	23%
Interoperabele treinreizen met 2 of meer vervoerders	11.700.000	3%
Incomplete interoperabele treinreizen (waarvan 145.000 reizen door gebruik van een verkeerde paal)	221.000	0,06%

Bron: Rapport KBA enkelvoudig in- en uitchecken 7-6-2018

Het relatieve aantal incomplete transacties door vergissingen bij de overstap tussen treinvervoerders is flink verlaagd. De daling van de overstapproblematiek kan worden toegeschreven aan de verbeteringen die sinds 2012 zijn doorgevoerd aan het ov-chipkaartsysteem en de verschillende maatregelen die de vervoerders hebben genomen om het probleem te beperken. Het gebruikersgemak voor reizigers is onder andere verbeterd door de inrichting en communicatie op stations, het sluiten van vele ov-poortjes, het invoeren van een landelijk interoperabele papieren ov-chipkaart voor eenmalig gebruik uit de kaartjesautomaat, de automatisering van het compensatieproces bij een vergeten check-out (uitcheckgemist.nl) en een betere routine bij de reizigers. Verder is het voor reizigers technisch niet meer mogelijk om op stations met poortjes bij een verkeerde vervoerder uit te checken. De reiziger krijgt bij een vergissing een heldere boodschap op het display van het poortje.

#### *Consequenties invoering landelijk enkelvoudig in- en uitchecken*

Landelijk enkelvoudig in- en uitchecken vergt eenmalige ontwikkel- en invoeringskosten van ca. €22 miljoen. Hier bovenop komt jaarlijks een bedrag van €7,7 miljoen voor exploitatie en beheer en onderhoud van de gerealiseerde aanpassingen. Netto contant resulteren deze bedragen over 2019-2034 in een bedrag van €104 miljoen. Het levert baten op in de vorm van tijdwinst en bespaarde kosten als gevolg van minder fouten bij in- en uitchecken door de reiziger. Deze baten bedragen jaarlijks €1,3 miljoen oftewel €14,1 miljoen netto contant over 2019-2034. De totale business case is qua netto contante waarde dus €90 miljoen negatief.

Ook vergt de invoering van enkelvoudig in- en uitchecken tegelijk een ingrijpende wijziging van het markmodel in het OV, met name ten aanzien van de regels voor tariefbevoegdheden en de opbrengstverdeling in de spoorconcessies. Alleen door onderlinge afspraken over harmonisatie van tarieven en de opbrengstverdeling tussen concessieverleners (overheden) of door middel van wetgeving kan dit gerealiseerd worden. Eenmaal ingevoerd, is de wederzijdse afhankelijkheid van de verschillende tariefbevoegde partijen onomkeerbaar.

#### *Samenvattend*

Alle partijen in het NOVB zijn het er over eens dat er voldoende onderzoek is gedaan. Zij zijn van oordeel dat voor invoering van landelijk enkelvoudig in- en uitchecken momenteel de positieve

effecten niet opwegen tegen de negatieve effecten. Het NOVB is derhalve tot de conclusie gekomen dat nu niet gekozen moet worden voor een generieke oplossing voor landelijk enkelvoudig in- en uitchecken met de huidige ov-chipkaart. De vraag is wat nu wel mogelijk is en hoe de overstapproblematiek anderszins verkleind kan worden. De volgende lijnen bieden een oplossing:

- *Aanschaf los kaartje*  
Door een los kaartje aan te schaffen online, in een app of bij de kaartautomaat hoeft de reiziger tussentijds niet uit en in te checken bij het wisselen van vervoerder. Op voorhand is het voor de vervoerders duidelijk hoe de opbrengstverdeling zal plaatsvinden. Echter, voor meer frequente reizigers bieden losse kaartjes geen oplossing.
- *De regionale aanpak*  
Het is mogelijk om op regionaal niveau (zonder de concessiegrens over te gaan) enkelvoudig in- en uitchecken te realiseren, zoals bij Blauwnet (regionale treintrajecten in de provincie Overijssel). Andere, aanvullende regionale oplossingen worden voor de toekomst niet uitgesloten.
- *De landelijke aanpak - doorontwikkeling apps*  
De proeven op de Valleilijn hebben uitgewezen dat de app waarbij met locatiebepaling wordt bijgehouden hoe de reis verloopt en de app waarbij vooraf een geplande reis kan worden geboekt, potentie hebben om de huidige problematiek voor een groot deel van de reizigers (frequent en infrequent) op te lossen, zij het dat waarschijnlijk niet alle reizigers hiervan gebruik willen of kunnen maken. Het NOVB stelt voor deze ontwikkeling van apps door te zetten de komende jaren. Doorontwikkeling is noodzakelijk omdat de GPS-tracking techniek relatief nieuw is<sup>5</sup>. De pilot draaide op de backoffice van de huidige ov-chipkaart techniek die de komende jaren ingrijpend zal veranderen. Bij gebruik van de genoemde apps, voor frequente reizigers die gebruik maken van GPS-tracking te koppelen aan een account, is geen stelselwijziging noodzakelijk. Als het gaat om landelijk enkelvoudig in- en uitchecken met de betaalkaart of de ov-chipkaart is, zoals eerder gemeld, wel een stelselwijziging nodig.

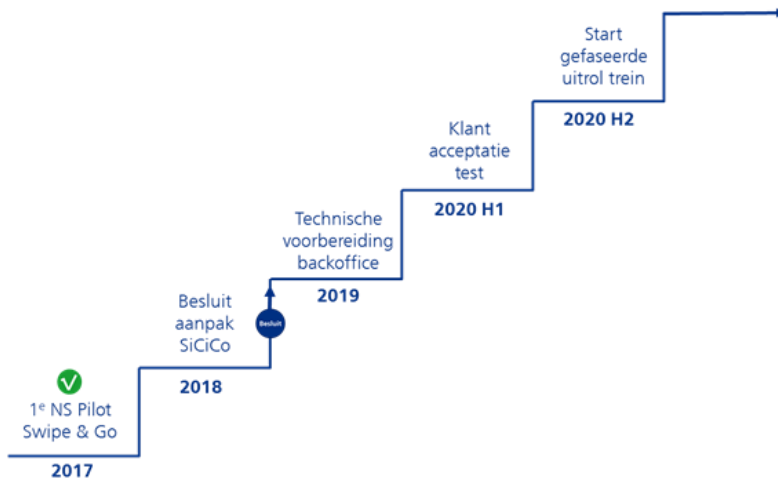
#### *Tot slot*

In de vorige figuur is te zien, dat 11,7 miljoen reizigers een interoperabele reis maken. Hiermee wordt bedoeld dat zij tijdens hun reis tussentijds moeten uit- en inchecken. Bij 221.000 reizigers wordt een incomplete transactie geregistreerd, oftewel, hier is het in- en uitchecken niet goed gegaan. Het gaat om 0,06% van het totaal aantal reizigers. Vervoerders zetten zich in om enkelvoudig in- en uitchecken te realiseren daar waar het mogelijk is. Op sommige wijzen kan dat al, bijvoorbeeld door het van tevoren aanschaffen van een treinkaartje. Dit kan in de kaartautomaat, maar ook online en via apps. De app met locatiebepaling die beproefd werd op de Valleilijn, wordt de komende jaren verder ontwikkeld inclusief de daarbij behorende backoffice. Er zal gewerkt worden aan een koppeling met reizen op rekening (achteraf betalen) en de voorbereidingen om op beperkte schaal te kunnen starten. Als eind 2020 deze vorm van enkelvoudig in- en uitchecken technisch en financieel stabiel operationeel is, dan kan deze voor alle reizigers die dat willen en die bereid zijn hiervoor een account aan te maken, beschikbaar komen. Gezien de technische complexiteit en het belang van een soepele start bij introductie, achten wij het noodzakelijk om eind 2019 te toetsen of deze invoering

---

<sup>5</sup> Er zijn voorbeelden om van te leren. In Zwitserland bijvoorbeeld is het een landelijk ov-betaalmiddel, echter heeft het daar nog niet het transactievolume vergelijkbaar met de ov-chipkaart in Nederland.

op schema ligt, en zo niet, wat er dan aanvullend nodig is om tot een haalbare en effectieve invoering te komen in 2020.



Deze ontwikkelingen van het 'nieuwe ov-betalen' (en het principebesluit van het NOVB om 2023 als streefjaar te nemen voor de beëindiging van de MiFare-techniek achter de ov-chipkaart) maken onderdeel uit van het landelijke programma ov-betalen waarin vervoerders, overheden en Translink samenwerken aan het ov-betalen van de toekomst. Het NOVB ziet derhalve kansen voor het verder reduceren van deze problematiek bij de invoering van het nieuwe betalen in het ov. Het NOVB zal deze ontwikkeling met betrekking tot het verminderen van de problematiek van landelijk enkelvoudig in- en uitchecken blijven monitoren en daarover regelmatig verslag uitbrengen.

Wij verzoeken u hierbij de Tweede Kamer van dit besluit op de hoogte te brengen.

Sybilla Dekker  
Voorzitter Bestuurlijk NOVB

Eric Janse de Jonge  
Voorzitter NOVB Directeurenoverleg