

Vergaderjaar 2013–2014

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 558

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 januari 2014

Tijdens het Algemeen Overleg OV, OV-chipkaart en Taxi van 1 oktober jl. heb ik toegezegd u per brief te informeren over het wetgevingstraject over de OV-chipkaart (wijziging van de Wet Personenvervoer 2000) en over de herpositionering van Trans Link Systems (TLS). Met deze brief geef ik gevolg aan deze toezeggingen. Separaat ontvangt u de brief met de toezeggingen die ik u over het onderwerp Taxi heb gedaan.

In mijn brieven van 23 september en 4 oktober 2013¹ heb ik mijn aanpak voor de OV-chipkaart uiteengezet. Ik werk langs drie sporen (Beleid, Uitvoering en Toezicht) om de huidige concessiegrensoverschrijdende vraagstukken op te lossen en nieuwe ontwikkelingen in het OV-betalen mogelijk te maken.

In het beleidsspoor is het Nationaal Openbaar Vervoerberaad (NOVB) de aangewezen plek om besluiten te nemen over concessiegrensoverschrijdende onderwerpen. Dit typeer ik als de «goedschiks»-werkwijze. Zoals ik u in mijn brief van 4 oktober jl. heb laten weten, zal de Werkagenda van het NOVB begin 2014 gereed zijn. Ik verwacht u de Werkagenda nog voor het AO van 23 januari a.s. namens het NOVB te kunnen toezenden.

Ten behoeve van een verbeterde uitvoering van OV-chipkaart issues werk ik aan de herpositionering van TLS. Hierna ga ik in op de stand van zaken in dit traject.

Het toezichtspoor betreft het inrichten van het toezicht op het OV-betaalverkeer en de toegang tot OV-betaaldiensten. Verderop in deze brief bericht ik u over de wijzigingen in de Wet Personenvervoer 2000 die ik wil doorvoeren om (onder meer) dit toezicht gestalte te geven. Dit mede

¹ Kamerstuk 23 645, nr. 546 en Kamerstuk 23 645, nr. 548.

tegen de achtergrond van de aanbevelingen uit de «Quick scan Personenvervoer 2013» door de Autoriteit Consument en Markt ².

Het is mijn ambitie om met deze aanpak nog in deze Kabinetsperiode concrete resultaten te boeken. Naast de hierboven genoemde punten (besluitvorming in het NOVB, een nieuwe governancestructuur voor TLS en het inrichten van het toezicht op het betaalverkeer en de TLS-diensten) denk ik daarbij ook aan een heldere productportefolio voor de concessie-grensoverschrijdende reiziger en een goede toegankelijkheid. Dit laatste houdt in dat alle reizigers die in het «papieren tijdperk» (strippenkaart en papieren treinkaartje) zelfstandig met het OV konden reizen, dat ook kunnen met de OV-chipkaart. Deze resultaten kan ik niet alleen verwezenlijken. Daarvoor heb ik niet alleen de decentrale overheden en vervoerders, maar ook de consumentenorganisaties hard nodig. Daarom krijgen de consumentenorganisaties een volwaardige plek in het NOVB-directeurenoverleg en nemen zij tevens deel aan een aantal werkgroepen, zoals die voor incomplete transacties. Een deel van de wetgeving biedt mogelijkheden voor de «kwaadschiks»-optie, die ik wil benutten indien daarvoor aanleiding bestaat.

Herpositionering Trans Link Systems (TLS)

Sinds het AO van 1 oktober jl. is goede voortgang geboekt in het traject van de herpositionering TLS. Op 4 december jl. heeft u, conform de motie-Haverkamp³ die verzoekt om geen onomkeerbare stappen te nemen in de herpositionering van TLS zonder uw Kamer hierover in te lichten, een technische briefing gekregen over de stand van zaken. Tijdens deze technische briefing is duidelijk gemaakt dat er nog geen besluiten zijn genomen.

Het doel van de herpositionering van TLS is de borging van een transparant, efficiënt en klantvriendelijk OV-betaalsysteem. Daarmee hangt samen dat op de OV-betaalmarkt innovaties moeten kunnen plaatsvinden. Uw Kamer heeft met de motie van de leden Dik-Faber en De Boer⁴ aangegeven hieraan veel belang te hechten. Deze motie verzoekt de transformatie richting OV-Chip 2.0 maximaal te stimuleren door deze zo spoedig mogelijk, maar uiterlijk 1 januari 2016, te bewerkstelligen. Ik geef de voorkeur aan het begrip «toekomst van het OV-betalen» boven «OV-chipkaart 2.0», omdat het door innovaties op de betaalmarkt van het OV denkbaar is dat er andere typen vervoerbewijzen komen dan (alleen) de OV-chipkaart. Deze transformatie van het OV-betaalsysteem gaat echter niet over één nacht ijs. De eerste belangrijke stappen zijn de herpositionering van TLS, het opstellen van een gezamenlijke visie op het OV-betalen en het inrichten van toezicht door ACM op de OV-betaalmarkt. Op dit laatste ga ik in bij het onderwerp Wetgevingstraject. Hiermee geef ik invulling aan deze motie. Zodra deze stappen zijn gezet kan de OV-betaalmarkt zich verder ontwikkelen en is er zicht op welke innovaties op welke termijn mogelijk zijn.

De volgende uitgangspunten maken deel uit van de herpositionering:

- het borgen van de publieke belangen in de uitvoering van de OV-chipkaart;
- het creëren van een governance-model waarin alle vervoersconcessiehouders een gelijkwaardige positie hebben, zodat zij samen sturen op een efficiënte en transparante «kassa van het OV»;

² Kamerstuk 29 984, nr. 442.

³ Kamerstuk 23 645, nr. 513.

⁴ Kamerstuk 23 645, nr. 553.

- het mogelijk maken om innovatieve producten en diensten vanuit de markt te realiseren en andere aanbieders van mobiliteitskaarten toe te staan;
- TLS in staat stellen optimaal te functioneren als uitvoeringsorganisatie voor het beleid dat wordt opgesteld door de nieuwe governancestructuur en het NOVB.

Samen met de concessiehouders is onderzocht of het mogelijk is een structuur op te zetten waarin alle vervoerders met een concessie in Nederland zijn vertegenwoordigd, waardoor alle concessiehoudende vervoerders een gelijkwaardige positie en een gedeelde verantwoordelijkheid krijgen binnen het Nederlandse OV-betalen. Verschillende vormen van samenwerking zijn onderzocht: VOF, Stichting, BV, ZBO en coöperatie. Gebleken is dat de oprichting van een coöperatie waarvan alle concessiehoudende vervoerders lid zijn, de meeste voordelen biedt:

- Een coöperatie voorziet het beste in een gelijk speelveld tussen concessiehoudende vervoerders;
- Samenwerking borgt de continuïteit van de betaalinfrastructuur;
- Een coöperatie maakt snellere verbeteringen van het OV-betaalsysteem mogelijk;
- Een coöperatie leidt tot gedeelde verantwoordelijkheid van concessiehouders ten aanzien van het schemebeleid (dit is het beleid voor het OV-chipkaartsysteem) en het tarievenbeleid van TLS.

Met deze nieuwe governancestructuur van TLS ontstaat een solide OV-betaalmarkt waar op een beheerste wijze innovaties kunnen plaatsvinden. Het voornemen is dat de coöperatie als juridische entiteit eigenaar wordt van TLS. Vervolgens is de coöperatie de plaats voor collectieve besluitvorming over het openstellen van het betaalplatform voor andere aanbieders en over mogelijke uitbesteding van taken bij alternatieve uitvoerders. Toezicht hierop is van belang, om deze mogelijkheid tot toetreding te borgen. Uitgangspunt bij deze besluitvorming is een integrale belangenafweging. Daarbij wordt rekening gehouden met interoperabiliteit, continuïteit, betrouwbaarheid en efficiency van het OV-betaalsysteem en met de gezamenlijke visie van partijen op de toekomst van het OV-betalen, waaraan nu wordt gewerkt in NOVB-verband. Bij het opstellen van deze visie worden onder meer de resultaten van de Touch&Travel-pilot van Arriva en pilots met «reizen op rekening» betrokken.

Samen met de concessiehouders onderzoek ik op welke wijze en onder welke voorwaarden de TLS-aandelen van de huidige aandeelhouders kunnen overgaan naar de coöperatie. Daarmee wordt de coöperatie eigenaar van TLS. In de technische briefing zijn mogelijke financieringsvormen toegelicht. Hierover ben ik met de partijen in overleg. De vervoerders streven ernaar om begin 2014 twee intentieverklaringen op hoofdlijnen gereed te hebben: één over de governance en één over de financiering van de coöperatie. Zodra deze allebei zijn ondertekend, zal ik u deze toesturen. Vervolgens worden de afspraken uit de intentieovereenkomsten verder uitgewerkt, zodat de betrokken partijen voor 1 juni 2014 de go/no go-beslissing over de definitieve oprichting van de coöperatie kunnen nemen.

Wetgevingstraject

Op 1 oktober jl. heb ik met uw Kamer van gedachten gewisseld over de hoofdlijnennotitie Wetgevingstraject OV-chipkaart. Ik heb u toegezegd om de hoofdlijnennotitie een stap verder uit te werken, zodat u beter inzicht krijgt in wat ik in het wetsvoorstel wil regelen, tot hoever ik met de wetgeving wil gaan en wanneer ik denk de regelgevende bevoegdheden

te kunnen inzetten. Ook ga ik in op de reactie van het NOVB op het wetsvoorstel.

Inhoud van het wetsvoorstel

Het wetsvoorstel maakt het mogelijk om regels te stellen aan vervoerbewijzen, betaalwijzen en betaaldienstverlening in het OV. Inhoudelijk heb ik met het wetsvoorstel twee met elkaar samenhangende belangen op het oog: dat van de concessiegrensoverschrijdende reiziger en dat van een goed functionerende markt voor betaaldienstverlening in het OV.

In het belang van de concessiegrensoverschrijdende reiziger wil ik indien nodig nadere regels kunnen stellen aan de beschikbaarheid van gebruiksvriendelijke betaalwijzen en gebruiksvriendelijke interoperabele reisproducten. Ik hecht eraan dat reizigers in alle concessiegebieden kunnen rekenen op basisvereisten voor onder meer:

- de verkrijgbaarheid van vervoerbewijzen en het gebruiksgemak ervan;
- een systeem van tarieven en reisproducten dat het gebruik van het OV over concessiegrenzen heen faciliteert en niet belemmert;
- een overzichtelijk aanbod van overal in het OV toegestane vervoerbewijzen en betaalwijzen
- laagdrempelige, transparante en professionele procedures voor het indienen en afhandelen van vragen en klachten.

Voor het goed functioneren van de OV-betalmarkt wil ik regels kunnen stellen. Ik wil, net als uw Kamer, meer innovatie mogelijk maken in OV-betalwijzen, ten gunste van de reiziger. Daarbij is het van belang dat er alternatieve en innovatieve betaalwijzen en productmarktcombinaties beschikbaar kunnen komen, zoals betaling met een creditkaart of via een mobiele telefoon. Ik wil bereiken dat deze ontwikkelingen door wetgeving en toezicht worden ondersteund en gestimuleerd.

De vervoerders hebben voorts belang bij redelijke en non-discriminatoire tarieven en voorwaarden door aanbieders van OV-betaalsystemen. Op het gebied van OV-betaaldiensten wil ik regels kunnen stellen aan het functioneren van het verdelen van opbrengsten op trajecten waar vervoerders gezamenlijk treindiensten uitvoeren en aan de acceptatie door spoorvervoerders van vervoerproducten van een andere treinvervoerder. Ook gaat het om het beschikbaar stellen van data over vervoersstromen, met het oog op professioneel opdrachtgeverschap door concessiehouders en voor de planning en onderbouwing van OV-projecten. Ten slotte wil ik regels kunnen stellen aan de samenwerking van partijen om het bestaande OV-chipkaartsysteem en toekomstige betaalsystemen optimaal te laten functioneren.

Met het Ministerie van Economische Zaken en de ACM ben ik in gesprek om te bezien onder welke voorwaarden toezicht door ACM op de betaalmarkt van het OV mogelijk is. Hierbij spelen ook de aanbevelingen uit het ACM-rapport «Quick scan personenvervoer 2013»⁵ een rol.

Wat wordt gewijzigd in de Wet Personenvervoer 2000?

Ik hanteer drie uitgangspunten:

- Het decentrale concessiestelsel blijft gehandhaafd.
- De concessiepartijen (rijk, decentrale overheden en vervoerders) lossen de concessiegrensoverschrijdende vraagstukken zoveel mogelijk gezamenlijk op in het NOVB.

⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 442.

- Waar concessieoverstijgende kwesties niet of niet tijdig via samenwerking tussen concessiepartijen kunnen worden opgelost, moet het rijk vanuit zijn stelselverantwoordelijkheid via regelgeving en toezicht de benodigde maatregelen kunnen afdwingen.

Dit past in het systeem van de Wet Personenvervoer 2000 (Wp2000). Met het wetsvoorstel breng ik in de Wp2000 alleen een wijziging aan in de balans tussen rijks- en decentrale bevoegdheden voor het systeem van vervoerbewijzen en OV-betalwijzen. Dat betekent dat rijksregelgeving, indien hiervoor wordt gekozen, ertoe kan leiden dat op een bepaald concessieoverstijgend onderwerp de ruimte voor decentrale overheden om hun bevoegdheden aan te wenden wordt beperkt.

Het wetgevingsproces verloopt in twee stappen. Eerst moeten grondslagen en bevoegdheden worden vastgelegd in de Wp2000 (formele wet). Daarna kan de inhoudelijke uitwerking plaatsvinden in het Besluit personenvervoer 2000 (algemene maatregel van bestuur) en in ministeriële regelingen. Het wetsvoorstel heeft betrekking op de eerste stap.

Inzet van de regelgevende bevoegdheden

Ik acht regelgeving, en daarmee de inzet van de mogelijkheden die de wetswijziging biedt, aan de orde indien:

- Een door het NOVB bereikte oplossing van zodanig belang is, dat vastlegging daarvan in regelgeving wenselijk is;
- Regelgeving noodzakelijk of wenselijk is om een probleem van concessiegrensoverstijgend belang op te lossen dat niet of niet tijdig door zelfregulering wordt of kan worden opgelost.
- Regelgeving noodzakelijk of wenselijk is om nieuwe ontwikkelingen in de OV-betalmarkt te faciliteren.

Wat dit laatste punt betreft, ben ik van plan om in elk geval gebruik te maken van deze mogelijkheid om nieuwe ontwikkelingen op de OV-betalmarkt te faciliteren. Zelfregulering via afspraken tussen concessiepartijen in het NOVB kan bijdragen aan die nieuwe ontwikkelingen. Omdat hierbij ook de belangen van niet in het NOVB vertegenwoordigde partijen (toekomstige toetreders op de markt van betaaldiensten) in het geding zijn, is het creëren van een gelijk speelveld essentieel. Dit beschouw ik als een overheidstaak.

Overleg met het NOVB

Over het wetsvoorstel is overleg gevoerd met de partijen van het NOVB en met de consumentenorganisaties. Zij zijn het eens met de strekking van het hierboven beschreven wetsvoorstel. De consumentenorganisaties hebben er begrip voor dat onderwerpen waarover eerst op decentraal niveau werd besloten, nu op centraal niveau aan de orde komen omdat ze concessieoverstijgend zijn. De consumentenorganisaties hechten er wel aan dat de adviesrechten die zij nu hebben op het decentrale niveau, «meeverhuizen», of dat hiervoor een goede regeling wordt getroffen. Dit wordt ondervangen in het NOVB-Directeurenoverleg. De consumentenorganisaties participeren in het NOVB-Directeurenoverleg, hierbij geldt voor hen dezelfde adviestermijn (zes weken) als op het decentrale niveau.

De decentrale overheden en de vervoerders hebben nadrukkelijk gevraagd om een zorgvuldige afbakening van de wetgeving. Zoals ik hierboven uiteen heb gezet, ligt het accent op regels voor toegankelijkheid, gebruiksvriendelijkheid en interoperabiliteit van combinaties van vervoerbewijzen en betaalwijzen en op regels voor een goed functionerende markt voor

betaaldiensten in het OV, met het oog op toekomstige innovaties. Met deze afbakening zijn de partijen akkoord.

Ook hebben zij gevraagd hoe de belangenafweging plaatsvindt wanneer tot concrete regelgeving, in casu een algemene maatregel van bestuur, wordt besloten. Een antwoord op deze vraag is nog niet mogelijk. In deze eerste fase van de wetgeving, waarin grondslagen voor nadere regelgeving worden vastgelegd, is dit niet aan de orde. Indien voor een bepaald onderwerp regelgeving noodzakelijk blijkt, dan is maatwerk nodig in de (verdere) afweging tussen centrale en decentrale bevoegdheden, de financiële verhoudingen en effecten op investeringen, concessies en marktwerking. Dit maatwerk komt tot stand binnen de gebruikelijke zorgvuldige en transparante procedures die gelden voor een algemene maatregel van bestuur.

Een inhoudelijk aandachtspunt dat in het overleg met de NOVB-partijen over het wetsvoorstel naar voren kwam is mogelijke regelgeving voor producten en tarieven. Deze regelgeving is ervoor bedoeld om reizigers meer samenhang en transparantie te bieden in tarieven en producten over de grenzen van concessiegebieden heen. Ik denk daarbij aan interoperabele producten voor specifieke doelgroepen (zoals scholieren en mensen met een functiebeperking), de acceptatie en distributie van producten over concessiegrenzen heen, de harmonisatie van spits- en dalperioden en de harmonisatie van de tariefstructuur voor interoperabele reisproducten.

Het wetsvoorstel geeft mij bewust geen mogelijkheden om de hoogte van de tarieven in het stad- en streekvervoer vast te stellen. Dit zou de decentrale tariefvrijheid teniet doen en is in strijd met het decentrale concessiestelsel. Ik kies er dan ook niet voor om deze bevoegdheden te (re)centraliseren. De belangen op dit punt zijn duidelijk: de decentrale overheden willen niet dat hun (financiële) beleidsruimte wordt ingeperkt, de vervoerders willen zekerheid dat dit type regelgeving hun (lopende) businesscase (achteraf) niet negatief beïnvloedt.

Vervolg

In mijn brief van 4 oktober 2013 heb ik u een beknopte planning gegeven. Rekening houdend met gemiddelde doorlooptijden in overleg- en adviesrondes verwacht ik in september 2014 het wetsvoorstel bij uw Kamer te kunnen indienen. Als het sneller kan, zal ik dat zeker doen.

Openstaande moties, toezeggingen en vraag Vaste Kamercommissie

In deze paragraaf ga ik in op het rapport van de SP «OV-chipkaart maakt reizen duurder!» dat mij is aangeboden tijdens het VAO op 26 november jl. Vervolgens beschrijf ik hoe ik van plan ben om te gaan met de aangenomen moties uit dit VAO. Tot slot ga ik in op een nog openstaande motie over de geldigheid van abonnementsproducten op het spoor.

Rapport »OV-chipkaart maakt reizen duurder!«

Tijdens het VAO Openbaar Vervoer, OV-chipkaart en Taxi op 26 november jl. heeft het lid Bashir het rapport «OV-chipkaart maakt reizen duurder!» aan mij overhandigd. Daarop heb ik de toezegging gedaan om nog voor het Algemeen Overleg op 23 januari 2014 een reactie te geven op dit rapport.

Het rapport bevat de resultaten van een enquête onder reizigers over de veranderingen in de tarieven en de kwaliteit van het OV (2013 ten opzichte van 2012). Kern van het rapport – dat is gebaseerd op een beperkte steekproef – is dat vooral in het streekvervoer de prijzen fors zijn verhoogd. De komst van de OV-chipkaart, als vervanger van de strippenkaart en het sterabonnement, en het aanbestedingsbeleid van de provincies hebben hieraan volgens het rapport in belangrijke mate bijgedragen.

Zoals bekend is de strippenkaart per 3 november 2011 afgeschaft in de laatste regio's in Nederland. Vanaf dat moment vervangt de OV-chipkaart de strippenkaart als landelijk vervoerbewijs in bus, tram en metro. Dit in tegenstelling tot hetgeen is gesteld in het SP-rapport.

In mijn brief van 23 september jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek bij drie decentrale overheden naar de prijseffecten van het afschaffen van de strippenkaart. Hieruit bleek onder meer dat de totale groep reizigers in de onderzochte gebieden met een prijsstijging wordt geconfronteerd en dat reizigers die met een OV-chipkaart op saldo reizen gemiddeld voordeliger uit zijn dan vooraf werd verondersteld.

Over de tarieven en tariefstijgingen in het OV heb ik al diverse keren met uw Kamer besproken en Kamervragen beantwoord. Zoals bekend vind ik extreme prijsstijgingen voor reizigers onwenselijk en ben ik van mening dat er voor reizigers meer samenhang en een overzichtelijk aanbod over de grenzen van concessiegebieden heen moet komen. Tegelijkertijd moet ik er rekening mee houden dat decentralisatie en tariefvrijheid kernbegrippen zijn uit de Wet Personenvervoer 2000 (Wp2000).

Het NOVB werkt aan een overzichtelijk landelijk productaanbod. Dit geeft meer uniformiteit in de reisproducten, met behoud van de mogelijkheid om regionaal maatwerk te bieden. Dit komt tegemoet aan de aanbeveling uit het rapport van de SP om te komen tot landelijke uniformiteit in reisproducten met de mogelijkheid voor regionale producten. Ik wil het NOVB de ruimte geven om gezamenlijk oplossingen te realiseren in het belang van de reiziger. Ik zal geen landelijk maximaal tarief voorschrijven, een andere aanbeveling uit het rapport van de SP. Dat zou een centralisatie van bevoegdheden zijn die ik niet wens. Ook vind ik het niet wenselijk om het sterabonnement opnieuw in te voeren. Na het afschaffen van de strippenkaart hebben meerdere decentrale overheden en vervoerders ervoor gekozen om de sterabonnementen af te schaffen. Of om een soortgelijk product aan te bieden op de OV-chipkaart. Met de OV-chipkaart wordt gereisd op basis van kilometers en niet meer op basis van zones.

De SP pleit ervoor dat provincies de behoefte van reizigers voorop stellen bij het opstellen van concessie-eisen. Ik verwacht dat de decentrale overheden dit doen. Bekend is dat de huidige bestekken en contracten als te weinig flexibel worden ervaren en onvoldoende tot innovatie prikkelen. De initiatiefgroep Samen op Reis heeft in samenwerking met het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) onlangs een modelbestek voor aanbesteding van concessies ontwikkeld, waarin innovatie wordt gestimuleerd en flexibiliteit wordt ingebouwd om op nieuwe ontwikkelingen in te spelen en meer efficiëntie te bereiken. Het KpVV organiseert bijeenkomsten met concessieverleners en concessiehouders om de bevindingen toe te passen.

Ten slotte is de SP van mening dat het OV in publieke handen moet blijven, waardoor een betere democratische controle en regie mogelijk is. Dit onderwerp is aan de orde geweest bij het debat over de nieuwe concessie voor het hoofrailnet (2015–2025) en bij de Initiatiefwet «Aanbestedingsvrijheid OV Grote Steden», waarvan de heer Bashir van de SP een van de indieners was.

Motie van het lid Bashir⁶ met het verzoek ervoor te zorgen dat er één OV-chipkaartloket komt waar de reiziger terecht kan voor duidelijke informatie over de OV-chipkaart en een goede afhandeling van klachten.

Tijdens het VAO OV-chipkaart van 26 november jl. heb ik aangegeven dat het in mijn beleid past om me sterk te maken in het NOVB voor één loket. Dit onderwerp maakt deel uit van de werkagenda van het NOVB. Het NOVB erkent dat reizigers recht hebben op duidelijke informatie over de OV-chipkaart en een goede afhandeling van hun klachten. De consumentenorganisaties, vervoerders en TLS hebben op 13 december overleg gevoerd over verschillende mogelijkheden om te komen tot «één loket», mede naar aanleiding van de petitie van de consumentenorganisaties over dit onderwerp. Afsproken is dat de vervoerders voor de zomer van 2014 met een concreet plan komen voor de invulling van één loket.

Motie van het lid De Rouwe⁷ met het verzoek om de (reizigers)consumentenorganisaties voluit te betrekken bij de verdere innovatieve ontwikkelingen en bijstellingen van de OV-chipkaart.

De ontwikkeling van een gemeenschappelijke toekomstvisie op het OV-betalen staat bovenaan in de werkagenda van het NOVB. Gelet op de rol die de consumentenorganisaties krijgen in het NOVB-Directeurenoverleg, zullen zij daar voluit bij betrokken worden. Deze motie sluit aan bij de werkwijze die het NOVB voor ogen heeft.

Op de derde aangenomen motie uit het VAO van 26 november, de motie van de leden Dik-Faber en De Boer⁸ over het maximaal stimuleren van de transformatie richting OV-chipkaart 2.0, ben ik ingegaan in de bovenstaande paragraaf over de herpositionering van TLS.

Motie⁹ van de leden Van Tongeren en Dik-Faber met het verzoek er bij de Commissie-Meijdam op aan te dringen dat abonnementsproducten geldig zijn op zowel het hoofdrailnet als bij decentrale spoorvervoerders.

Zoals de motie verzoekt heb ik de wens van uw Kamer overbracht aan de voormalige Commissie Meijdam en aan het hierna gestarte NOVB. Het NOVB heeft mij laten weten dat alle verchipte landelijke abonnementsproducten op het spoor interoperabel zijn. Ze zijn dus zowel geldig op het hoofdrailnet als op het decentrale spoor. Alleen de Trajectkaart is nog niet verchipt, maar hier wordt door partijen aan gewerkt. De regionale treinvervoerders en NS hebben inmiddels besloten dat de verchipte versie van de Trajectkaart begin 2014 bij alle treinvervoerders (dus interoperabel) te gebruiken is. Daarnaast willen zowel de regionale vervoerders als NS dat de opvolger van de OV-jaarkaart bij alle vervoerders geldig blijft. Onder opdrachtgeverschap van het NOVB werken de partijen aan een sectorbrede langetermijnvisie op producten en tarieven. Daarbij worden ook afspraken gemaakt over de geldigheid van bestaande (en nieuwe) verchipte landelijke abonnementsproducten. Met voorgaande informatie beschouw ik deze motie als afgehandeld.

⁶ Kamerstuk 23 645, nr. 551.

⁷ Kamerstuk 23 645, nr. 554.

⁸ Kamerstuk 23 645, nr. 553.

⁹ Kamerstuk 29 984, nr. 373.

Verzoek om een reactie te geven op het bericht over het uitstel van het afschaffen van het papieren treinkaartje.

Op 18 december jl. heeft uw Kamer mij verzocht om een reactie te geven op de berichtgeving in diverse media over uitstel van het afschaffen van het papieren treinkaartje. Dat doe ik bij deze.
Ik heb in mijn 8e Voortgangsbrief Aanvalsplan OV-chipkaart van 23 september 2013 de samenhang geschetst tussen het invoeren van een landelijke langeafstandskorting op het spoor en het afschaffen van het papieren treinkaartje van NS. In deze brief heb ik u tevens laten weten dat de NS de verkoop van het papieren treinkaartje in de loop van 2014 kan beëindigen. Deze planning is niet gewijzigd.

De onderwerpen uit deze brief overziend stel ik vast dat de afgelopen maanden flinke stappen zijn gezet in het OV-chipkaartdossier.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld