

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1313

Vragen van het lid **Dik-Faber** (ChristenUnie) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *mobiliteitskaarten en OV-chip 2.0* (ingezonden 26 februari 2014).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 6 maart 2014).

Vraag 1

Bent u er mee bekend dat bedrijvenkaarten zoals die van Mobility Mixx, die sinds dit jaar onder meer worden gebruikt door rijksambtenaren, momenteel op tenminste één regionaal spoortraject niet werken omdat de check-in paaltjes de kaart niet herkennen en dat reizigers hierdoor met een aparte vervangende kaart moeten reizen? Klopt het dat bij een regionale treinvervoerder deze bedrijvenkaart door vergelijkbare technische problemen alleen geldig is in de 2e klas, terwijl de kaarthouder een 1e klas reisrecht heeft?

Antwoord 1

Ja, deze beide problemen spelen op de Valleilijn (Ede-Wageningen-Amersfoort). Ik heb signalen ontvangen dat het probleem dat het 1^e klas reisrecht niet herkend wordt, daarnaast speelt op de lijnen die Arriva in Gelderland exploiteert.

Vraag 2

Kunt u aangeven wat de oorzaak is van deze problemen en wanneer deze zijn opgelost? Kunt u aangeven wie er verantwoordelijk is voor de oplossing van deze problemen en de financiering daarvan: TLS, NS, de betreffende regionale spoorvervoerders of de uitgevers van de betreffende bedrijfskaarten?

Antwoord 2

Het probleem dat de producten op de Mobility Mixx kaart niet wordt herkend speelt zich af in de context van de zakelijke markt. In de zakelijke markt worden private contracten afgesloten over het leveren van diensten. Het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) heeft een openbare aanbesteding gehouden voor het verkrijgen van een mobiliteitskaart voor de medewerkers van de rijksoverheid. De mobiliteitskaart voorziet in toegang tot OV-modaliteiten en bijbehorende faciliteiten. De oorzaak van de problemen op de Valleilijn komen voort uit het feit dat de producten op de Mobility Mixx kaart niet worden ondersteund door de

technologie bij de regionale vervoerder. Om deze problemen op te lossen moeten aanpassing doorgevoerd worden in de tarievdatabank van Connexxion.

Wie verantwoordelijk is voor de oplossing en de financiering daarvan is iets dat tussen de betrokken partijen beslecht moet worden. Dit is afhankelijk van de inhoud van de private overeenkomsten tussen de betrokken partijen. De partijen zijn hierover ook in overleg.

Als tijdelijke oplossing kunnen reizigers, die met de problemen op de Mobility Mixx kaart worden geconfronteerd, via Mobility Mixx een andere, werkende, kaart krijgen. Daarnaast is met de vervoerders afgesproken dat coulant wordt omgegaan met reizigers die met de problemen worden geconfronteerd.

Vraag 3

Klopt het dat, in tegenstelling tot eerdere toezeggingen van NS en TLS, het reizen op rekening voor de commerciële bedrijfskaarten nog niet beschikbaar is en door TLS pas in de loop van 2015 beschikbaar wordt gesteld? Wat is de oorzaak van dit uitstel met meer dan een jaar en welke consequenties heeft dit voor de aanbieders van deze bedrijfskaarten?

Antwoord 3

TLS heeft mij laten weten dat sinds januari 2013 de mogelijkheid bestaat voor aanbieders van bedrijvenkaarten om afspraken te maken met vervoerders dat de reizen achteraf worden betaald. Dit loopt nu nog via de NS omdat Reizen op Rekening een product van NS is en de verwerking van transacties ook via haar backoffice loopt.

Het is de bedoeling dat het platform voor clearing en settlement, de backoffice, bij TLS ondergebracht gaat worden. TLS ontwikkelt dit (complexe) platform momenteel en dit vergt veel afstemming met en tussen OV-bedrijven en andere belanghebbenden. Geplande realisatie is op zijn vroegst vierde kwartaal 2014, waarna nog een periode van testen zal volgen. Wanneer het operationeel is kunnen aanbieders van bedrijvenkaarten Reizen op Rekening via TLS regelen.

Vraag 4 en 5

Klopt het dat de uitgevers van commerciële bedrijvenkaarten van NS geen toestemming krijgen om NS-abonnementen op hun kaarten te plaatsen, terwijl dit wel mogelijk is voor de businesscard van NS?

Wat betekenen genoemde problemen voor het gelijke speelveld tussen de businesscard van NS en de verschillende nieuwe bedrijfskaarten op de markt zoals Mobility Mixx, Radiuz en XXimo?

Antwoord 4 en 5

Vervoerders kunnen hun eigen producten ontwikkelen. Zo heeft NS haar eigen (zakelijke) abonnementen en business card. Dit is een concept waarin ze zelf geïnvesteerd heeft, risico loopt en belangrijk onderdeel is van het verdienmodel van NS. Daarom heeft NS geen toestemming gegeven om die abonnementen op bedrijvenkaarten op te nemen.

Het is mijn bedoeling dat andere aanbieders van betaalkaarten of betaalwijzen kunnen toetreden tot de markt van betalen in het OV. Om deze toegang tot de markt op een transparante en non-discriminatoire manier te kunnen waarborgen (gelijk speelveld) wijzig ik de Wet personenvervoer 2000 zodanig dat toezicht op de toegang tot de markt wordt vergroot. In het kader van de toekomstvisie voor het OV-betalen in het NOVB vind ik dat ook de discussie tussen partijen over het wederkerige gebruik van bedrijfseigen producten (dus ook van het stads- en streekvervoer) plaats moet vinden. Bij het ontwikkelen van een visie worden ook de (potentiële) aanbieders voor betaaldiensten in het OV betrokken.

Specifiek voor de zakelijke markt wordt in opdracht van de Initiatiefgroep Samen op Reis de mogelijkheid onderzocht om tot één interoperabele OV-businesscard te komen. De vervoerders komen deze maand met een uitwerking. Ik maak deel uit van de Initiatiefgroep samen met consumentenorganisaties, vervoersbedrijven en decentrale overheden.

Vraag 6

Wat is de reden dat genoemde uitgevers van bedrijvenkaarten niet deelnemen aan het NOVB en niet deelnemen aan de nieuwe structuur voor TLS? Deelt u de mening dat deze partijen wel een belang hebben bij de besluitvorming over de toekomst van de OV-chipkaart en bij de structuur van TLS aangezien zij ook deelnemer zijn aan het OV-chip Scheme? Deelt u de mening dat het niet betrekken van deze partijen mogelijk tot nieuwe problemen zou kunnen leiden?

Antwoord 6

Het NOVB is een samenwerkingsverband van de partijen die primair verantwoordelijk zijn voor de exploitatie en financiering van het openbaar vervoer: dit zijn de concessieverleners en concessiehouders. Daarnaast zijn ook de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het directeurenoverleg NOVB.

Dat laat onverlet dat ook andere partijen worden betrokken bij belangrijke beslissingen op deelterreinen. In het geval van de ontwikkeling van een toekomstvisie op de OV-betaalmarkt, als een van de belangrijkste actiepunten van het NOVB, zijn dit onder meer andere aanbieders van betaalwijzen.

Vraag 7

Deelt u de mening dat in het huidige OV-chipsysteem om technische, operationele en economische redenen niet onbeperkt interoperabele producten zoals abonnementen en nieuwe mobiliteitskaarten kunnen worden toegevoegd? Klopt het dat bij een systeem van roaming deze problemen niet aanwezig zijn omdat de kaartlezers alleen de provider van de klant hoeven te herkennen en niet het specifieke product?

Antwoord 7

Los van de vraag of het technisch mogelijk is speelt de vraag of het wenselijk is om het productenaanbod ver te laten groeien. Met uw Kamer heb ik eerder het gesprek gevoerd over de hoeveelheid producten in het stads- en streekvervoer en in hoeverre de reiziger dan nog het best passende product weet te vinden. Daarom is onder de vlag van het NOVB ook een werkgroep aan de slag om tot harmonisering van de bestaande producten te komen. Verbeteringen van het OV betaalsysteem juich ik toe. De vervoerders hebben diverse initiatieven genomen die erop gericht zijn om het huidige OV betaalsysteem te verbeteren. Zoals bijvoorbeeld de recente «Touch and Travel» pilot van Arriva. Het verbeteren van het OV betaalsysteem en de ontwikkeling van een toekomstvisie op het OV-betalen is voor mij van groot belang en wordt ook met prioriteit opgepakt in het NOVB. Vervoerders hebben aangegeven de resultaten van de verschillende lopende initiatieven te zullen delen in het NOVB.

Deze resultaten en verschillende mogelijk interessante innovaties zoals roaming worden gebruikt als input voor de gezamenlijke toekomstvisie op het OV-betalen.

Vraag 8

Maakt een systeem van roaming zoals gevraagd in de motie Dik-Faber/De Boer (Kamerstuk 23 645, nr. 553) onderdeel uit van het wetgevingstraject OV-chipkaart, zodat dit per 1 januari 2016 mogelijk wordt?

Antwoord 8

Zoals ik in mijn brief van 13 januari 2014 (TK 23 645, nr. 558) heb aangegeven heeft de wetgeving tot doel om het rijk in staat te stellen publieke belangen in het systeem van vervoerbewijzen, betaalwijzen en betaaldiensten in het openbaar vervoer te kunnen borgen. Het gaat daarbij o.a. om nieuwe ontwikkelingen in de OV-betaalmarkt te faciliteren. Daarmee wordt geen keuze gemaakt voor een systeem, maar de voorwaarden gecreëerd voor innovatie op de OV-betaalmarkt.

Het NOVB werkt aan een visie op de toekomst van het OV-betalen en daar worden verschillende ontwikkelingen en systemen op hun merites beoordeeld.

Vraag 9

Bent u bereid deze vragen voor het AO OV-chipkaart van 6 maart 2014 schriftelijk te beantwoorden?

Antwoord 9

Ja.