

## **Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)**

### *AMvB OV-chip*

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op [www.naarhetiak.nl](http://www.naarhetiak.nl)

Voor toepassing zie:

<https://www.kcwj.nl/kennisbank/integraal-afwegingskader-beleid-en-regelgeving>

### **1. Wat is de aanleiding?**

De OV-chipkaart is vanaf 2006 geleidelijk in Nederland ingevoerd op basis van bestuursovereenkomsten tussen rijk en decentrale overheden en afspraken met en tussen vervoerders in de periode 2005-2006. Op dit moment zijn er 14 miljoen actieve OV-chipkaarten in omloop. De klantwaardering voor het gebruik van de OV-chipkaart is in de loop der jaren toegenomen van een 6,8 in 2010 tot een 7,9 in 2015  
Een wettelijke grondslag voor de OV-chipkaart ontbreekt.  
De bestuursovereenkomsten waren gericht op de uitrol van de OV-chipkaart en de afschaffing van de strippenkaart. Zij gaan niet in op de positie van de OV-chipkaart bij veranderende omstandigheden.

### **2. Wie zijn betrokken?**

Er is bij de hoofdlijnennotitie en ontwerp AMvB afgestemd met partijen uit het NOVB: concessieverlenende overheden, vervoerders en consumentenorganisaties. Alsmede Translink.

### **3. Wat is het probleem?**

De bestuursakkoorden gaan niet in op de positie van de OV-chipkaart bij veranderende omstandigheden zoals de opkomst van nieuwe betaalwijzen en de omslag naar kleinschalig openbaar vervoer in dunbevolkte gebieden. Daardoor is er geen zekerheid over het gebruik en de geldigheid van de OV-chipkaart als vervoerbewijs in het openbaar vervoer.  
Ook is er niets geregeld over bestuurlijke besluitvorming om een ordelijke vervanging van de OV-

chipkaart mogelijk te maken, indien in de toekomst een nieuw systeem de huidige functie van de OV-chipkaart in zijn geheel kan overnemen.

#### **4. Wat is het doel?**

De amvb biedt reizigers, vervoerders en concessieverleners zekerheid over het gebruik en de geldigheid van de OV-chipkaart als vervoerbewijs in het openbaar vervoer. Daarnaast biedt de amvb ook waarborgen voor een ordelijke transitie naar mogelijk een nieuw systeem in de toekomst. Momenteel dienen zich nieuwe betaalmiddelen aan om het betalen in het openbaar vervoer nog gemakkelijker te maken met behulp van mobiele telefoon of bankpas. De verwachting is dat verschillende betaalsystemen in de toekomst naast elkaar zullen gaan functioneren. Te zijner tijd zou het zelfs mogelijk kunnen zijn dat deze nieuwe systemen de OV-chipkaart in zijn geheel vervangen. Om een dergelijke overgang in de toekomst ordelijk te laten verlopen is een centrale regierol nodig. Dit is een taak van het rijk als systeemverantwoordelijke voor het openbaar vervoer. Door de OV-chipkaart in een amvb op te nemen wordt die rol formeel vastgelegd.

De amvb verplicht vervoerders om de OV-chipkaart aan te bieden in het openbaar vervoer (bus, tram, metro, trein en boot). De verplichting geldt niet voor:

- openbaar vervoer dat met een auto wordt uitgevoerd (voertuig voor max. 8 personen, de bestuurder niet meegerekend);
- openbaar vervoer dat met ontheffing buiten concessies om wordt uitgevoerd (zoals binnenlands lange afstandsvervoer van Eurolines en Flixbus).

#### **5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?**

Het verzekeren van de interoperabiliteit van het landelijke openbaar vervoer en het waarborgen van de toegankelijkheid van het concessieoverstijgende openbaar vervoer voor de reiziger zijn de belangrijkste publieke belangen die met dit besluit worden behartigd.

#### **6. Wat is het beste instrument?**

Het voornemen tot het vastleggen van de landelijke werking van de OV-chipkaart is besproken met vertegenwoordigers van deelnemers aan het Nationaal Openbaar Vervoersberaad. Partijen hebben aangegeven dat het neerleggen in regelgeving een effectieve manier is om de landelijke werking te regelen. Nieuwe bestuursakkoorden liggen minder voor de hand. Zie ook de brief aan de Tweede Kamer van 13 juni 2016 die als extra informatie bij de internetconsultatie is gevoegd.

## **7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?**

De belangrijkste betrokkenen bij dit besluit zijn de reizigers. Zij weten met dit besluit in welke gevallen zij in elk geval kunnen rekenen op de mogelijkheid tot het gebruik en de geldigheid van hun OV-chipkaart.

Voor concessiehoudende vervoerders maakt de amvb duidelijk op welk vervoer zij de OV-chipkaart als vervoerbewijs moeten accepteren en de reiziger met een OV-chipkaart moeten vervoeren.

Voor andere vervoerders is het andersom duidelijk dat de OV-chipkaart op het door hen aangeboden vervoer niet vereist is. Dat laat onverlet dat zij wel de mogelijkheid hebben om op het OV-chipkaartsysteem aan te sluiten.

Concessieverleners kunnen in hun concessies geen afwijkende maar wel aanvullende bepalingen opnemen bijvoorbeeld door in de concessie te bepalen dat ook (delen van) het openbaar vervoer per auto moet worden voorzien van OV-chipkaartapparatuur.