

WIJ BEATRIX, BIJ DE GRATIE GODS,
KONINGIN DER NEDERLANDEN,
PRINSES VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van (...) tot wijziging het Besluit personenvervoer 2000 in verband met het gebruik van een elektronisch vervoerbewijs in het openbaar vervoer

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van , nr. HDJZ/, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 30, eerste lid, 49, 70, tweede lid, en 74, tweede lid, onder a van de Wet personenvervoer 2000;

De Raad van State gehoord (advies van , nr.);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van , nr. HDJZ/S&W/2006-810, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit personenvervoer 2000 wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel b wordt vervangen door:

b. richtlijn nr. 2004/18/EG van het Europese Parlement en de Raad van de Europese Unie van 31 maart 2004 betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor werken, leveringen en diensten (PbEG L 134),

2. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel f door een puntkomma, wordt een nieuw onderdeel toegevoegd, dat luidt:

g. elektronisch vervoerbewijs: vervoerbewijs waarmee de reiziger zich na elektronische registratie toegang kan verschaffen tot het openbaar vervoer.

B

Artikel 37 komt te luiden als volgt:

Artikel 37

1. Op aanbesteding van concessies voor openbaar vervoer waarvan de geraamde waarde exclusief omzetbelasting tenminste het in artikel 7, aanhef onderdeel b, van het Besluit aanbestedingsregels voor overheidsopdrachten bedoelde bedrag bedraagt, zijn, onverminderd het bij of krachtens de wet bepaalde, de artikelen 2 tot en met 57 van dat Besluit van overeenkomstige toepassing, met uitzondering van de artikelen 3, 5, eerste lid, 8, 9, vijfde, negende, tiende, elfde en twaalfde lid, 10 tot en met 17, 20, 21, 22, 31, tweede lid, en 34.

2. Voorzover de wet niet anders bepaalt, wendt een concessieverlener zich zonder discriminatie en onder dezelfde voorwaarden als die welke hij voor gegadigden of inschrijvers in Nederland stelt, tot ondernemers in andere lidstaten van de Europese Unie en in overige lidstaten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, die voldoen aan de vereisten gesteld krachtens richtlijn nr. 2004/18/EG, en handelt hierbij transparant.

C

In artikel 44 vervallen de aanduiding "1." voor de tekst van het eerste lid, en het tweede lid.

D

Artikel 46 komt te luiden als volgt:

1. Geen vervoerprijs is verschuldigd voor het vervoer van handbagage en een hond die een persoon begeleidt die is voorzien van een legitimatiebewijs voor gehandicapten.

2. Onder handbagage wordt verstaan zaken die een reiziger als gemakkelijk mee te voeren, draagbaar, dan wel met de hand verrijdbaar bij zich heeft en geen zitplaats in het vervoermiddel innemen, waaronder een vouwfiets, levende dieren die gemakkelijk zijn mee te voeren en geen zitplaats innemen, alsmede zaken die door de vervoerder als handbagage zijn toegelaten.

3. Tenzij de concessieverlener en concessiehouder anders regelen, is geen vervoerprijs verschuldigd voor het vervoer van:

- a. een fiets, niet zijnde een zaak als bedoeld in het tweede lid,
- b. levende dieren die niet als handbagage kunnen worden meegenomen.

4. Het derde lid is niet van toepassing op openbaar vervoer per trein waarvoor door Onze Minister een concessie is verleend.

E

Artikel 47 wordt als volgt gewijzigd:

1. In dit artikel wordt "vervoerbewijs" telkens vervangen door: elektronisch vervoerbewijs.
2. In het eerste lid, onderdeel b, vervalt telkens: , afstempeling.
3. Het tweede lid, onderdeel b, komt te luiden:
 - b. de reismogelijkheden van het elektronisch vervoerbewijs toereikend zijn voor de te maken reis en het vertrekpunt elektronisch is geregistreerd,
4. Aan het tweede lid wordt onder vervanging van "en" aan het slot van onderdeel b door een komma, en vervanging van de punt aan het slot van onderdeel c door "en", een onderdeel toegevoegd, dat luidt:
 - d. de te betalen vervoerprijs voor de reis ten minste gelijk is aan het tarief dat de gebruiker van het elektronisch vervoerbewijs daarvoor verschuldigd is.

ARTIKEL II

1. De artikelen 44, tweede lid, en 47, zoals die luiden voor inwerkingtreding van dit besluit, blijven van toepassing voor de reiziger die gebruik maakt van het openbaar vervoer op basis van een vervoerbewijs, niet zijnde een elektronisch vervoerbewijs als bedoeld in artikel 32, tweede lid, onderdeel d, of artikel 30, eerste lid van de wet.
2. Het eerste lid vervalt op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

ARTIKEL III

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij horende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's Gravenhage, (...)

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

K.M.H. Peijs

Nota van Toelichting

1. Algemeen

In 2004 zijn de decentrale overheden en de minister overeen gekomen uiterlijk 31 december 2007 een elektronisch vervoerbewijs op decentraal niveau in het openbaar vervoer te introduceren. In 2005 is daaropvolgend door de minister met de (meeste van de) negentien concessieverlenende overheden een bestuursovereenkomst gesloten met als doel het gebruik van het elektronisch vervoerbewijs via de concessiebevoegdheid te regelen. De tariefplicht en gebruiksplicht van een elektronisch vervoerbewijs worden geregeld in de concessievoorschriften tussen decentrale overheden en concessiehouders. Dit besluit regelt derhalve niet de invoering van het elektronisch vervoerbewijs, maar is een technische aanpassing aan het specifieke gebruik van een elektronisch vervoerbewijs. Het streven is dat in 2009 de bestaande nationale vervoerbewijzen en andere 'papieren' vervoerbewijzen in het openbaar vervoer volledig zijn afgeschaft.

De belangrijkste reden om een elektronisch vervoerbewijs in te voeren is kaartintegratie voor de reiziger en voordelen in de bedrijfsvoering voor vervoerbedrijven, waarmee op den duur lastenvermindering voor de vervoersector wordt bereikt. In veel gevallen zal ook het gemak voor de (incidentele) reiziger toenemen omdat deze niet terugkerend een vervoerbewijs hoeft aan te schaffen of te laten afstempelen. Met een elektronisch vervoerbewijs kan in het gehele openbaar vervoer in Nederland worden gereisd. De ingebruikname van een elektronisch vervoerbewijs in de aan het openbaar vervoer gelieerde collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV) en vervoer per passagiersschip (OV te water) hangt af van de afspraken die decentrale overheden en betreffende vervoerders hierover maken.

Het elektronisch vervoerbewijs wordt in het dagelijks taalgebruik als 'OV-chipkaart' aangeduid. Het OV-chipkaartsysteem is het systeem dat nodig is om elektronische betaling voor en toegang tot het openbaar vervoer door de reiziger in fysiek en technologisch opzicht mogelijk te maken. Het systeem bestaat grofweg uit vier belangrijke onderdelen.

1. Ten eerste is er het elektronisch vervoerbewijs zelf – de OV-chipkaart. De OV-chipkaart is een vervoerbewijs dat na een contactloze incheckhandeling de reiziger toegang geeft tot het openbaar vervoer en het gebruik van het vervoer registreert. De OV-chipkaart is uitgerust met een geheugen waarop een financieel saldo voor de elektronische betaling kan worden ingevoerd. Ook kunnen daarop vooraf betaalde producten, zoals een retour, worden geladen. Op bepaalde kaartvarianten kan informatie over kwantitatief gebruik door de reiziger worden opgeslagen en afgelezen. De Wet bescherming persoonsgegevens is van toepassing op deze gegevensverwerking.

2. Op de tweede plaats bestaat het systeem uit registratieapparatuur in vervoermiddelen en op stations dat het begin- en eindpunt van de reis registreert. De apparatuur registreert bij OV-chipkaarten met een financieel saldo ook de betaling voor het reizen. Op de trein- en metrostations wordt de registratieapparatuur in veel gevallen voorzien van toegangs- en uitgangspoorten die zich bij registratie door de reiziger openen.

3. Ten derde bestaat het systeem uit rekensystemen bij de openbaar vervoerbedrijven en één centraal rekensysteem (back office), waarmee het gebruik van het openbaar vervoer per concessiehouder kan worden gemeten en de betaling voor het vervoer wordt verwerkt.

4. Ten slotte wordt het systeem gecompleteerd door oplaadvoorzieningen die voor de betaling van het 'elektronisch' reizen nodig zijn. Via deze voorzieningen kan de reiziger zijn kaart geldelijk opwaarderen en reisproducten op de kaart laden. Het voldoende geldelijk opwaarderen van de OV-chipkaart is ook nodig om zich toegang te kunnen verschaffen tot de gesloten systemen van het openbaar vervoer per tram en metro.

De oplaadvoorzieningen bieden diverse mogelijkheden voor het opwaarderen van de OV-chipkaart, zoals het gebruik van oplaadzuilen bij de stations of door middel van bijschrijving van een financieel saldo op de persoonlijke OV-chipkaart met behulp van het internet. Voorts kunnen er mogelijkheden op de markt komen voor het (automatisch) achteraf betalen van de gemaakte reis.

Zowel een door de vervoerbedrijven afgegeven OV-chipkaart als een eventueel door de minister vast te stellen variant kunnen in heel Nederland in het openbaar vervoer worden gebruikt. Het nut en de noodzaak van een door de minister vast te stellen nationaal vervoerbewijs ten behoeve van kaartintegratie in het openbaar vervoer, zoals bij de strippenkaart, is daarmee komen te vervallen. Zo kan de sinds 1998 ingezette decentralisatie van de bevoegdheden inzake het openbaar vervoer ook op het gebied van vervoerbewijzen en tarieven volledig beslag krijgen. De decentrale overheden en concessiehouders zijn ook verantwoordelijk voor het tariefbeleid; zij bepalen op basis van (de ruimte in) een concessie de hoogte van de tarieven en de tariefopbouw binnen hun concessiegebied. De minister is alleen medeverantwoordelijk voor het tariefbeleid in het kader van de door hem verleende concessie voor het openbaar vervoer per trein op het zogenaamde hoofdrailnet, verricht door NS, en enkele decentrale spoorlijnen.

De in dit besluit genoemde artikelen 44, 46 en 47 zijn geënt op de praktijk van papieren vervoerbewijzen en derhalve aangepast aan het gebruik van de OV-chipkaart als elektronisch vervoerbewijs.

2. Raadpleging adviesorganen

Op 4 oktober 2005 heeft het ministerie advies gevraagd over dit besluit aan het Overlegorgaan Personenvervoer (OPV). De bevindingen van het OPV zijn

neergelegd in het rapport van 1 februari 2006 (kenmerk: OVW-OPV-2006/78). De partijen in het OPV stemmen met voornoemd rapport in met het besluit.

Het advies heeft langere tijd op zich laten wachten in verband met de separaat nodig geachte raadpleging van NS als partij binnen Mobis. De reden hiervan was dat het OV-Chipkaartsysteem gedurende het redactieproces van dit besluit met name bij dit bedrijf doorlopend in (bedrijfsmatige) ontwikkeling is. Het besluit heeft door enkele toevoegingen wel aan accuratesse gewonnen.

3. Administratieve lasten en bedrijfseffecten

Administratieve lasten hebben betrekking op de tijd en kosten die gemoeid zijn met het voldoen aan een bepaalde informatieverplichting van overheidswege. Voorbeelden zijn de aanvraag van een vergunning of het ondergaan van controle op de naleving van regels. Administratieve lasten maken onderdeel uit van bedrijfseffecten; de bedrijfseffecten betreffen een breder spectrum aan economische gevolgen voor bedrijven. Hieronder vallen ook kosten die niet rechtstreeks uit informatieplichten uit de wet- en regelgeving voortvloeien.

3.1 Administratieve lasten

In dit besluit wordt geen lastenberekening van de invoering van de OV-chipkaartplicht gemaakt. De in dit besluit gewijzigde artikelen leggen een dergelijke invoeringsplicht niet op. Het gaat louter om een technische aanpassing van regels inzake vervoerbewijzen op zodanige wijze dat deze aansluiten op het gedrag van reizigers en vervoerders in een systeem van elektronische plaatsbewijzen en betaling voor het openbaar vervoer. De invoering en het gebruik van voornoemd systeem zal in de concessievoorschriften tussen decentrale overheden en concessiehouders worden geregeld en wordt niet bij dit besluit verplicht gesteld. Derhalve treedt er vanwege dit besluit geen verandering op in de administratieve lasten voor bedrijven en burgers.

3.2 Bedrijfseffecten

De bedrijfseffecten betreffen de beoogde en niet-beoogde gevolgen voor bedrijven, waaronder sociaal-economische gevolgen en kosten die bedrijven maken voor investeringen om aan de regels te voldoen. Net als bij administratieve lasten worden de bedrijfseffecten van het OV-chipkaartsysteem niet gegeneerd door de regels van dit besluit. De concessievoorschriften tussen decentrale overheid en vervoer regelen of een dergelijk vervoerbewijs moet worden gebruikt door bedrijven en reizigers. Om toch inzicht te geven in de effecten op nationaal niveau, volgt in de bijlage een overzicht van de effecten die gemoeid zijn met invoering en gebruik van het OV-chipkaartsysteem. Een kwantitatieve berekening van de effecten per bedrijf is nog niet mogelijk omdat het systeem in Nederland nog in ontwikkeling is en bedrijven geen data willen leveren totdat een besluit tot invoering definitief wordt. Daarnaast hangen

effecten af van onder meer de systeemkeuzes die bedrijven maken en de omvang van de concessies die vervoerders onder het nieuwe systeem gaan uitvoeren.

De inschatting van de bedrijfseffecten is gemaakt op basis van een onderzoeksrapport van Hypercube over de maatschappelijke baten en kosten van invoering van de OV-chipkaart¹.

Tot slot, de eventuele afschaffing van de huidige nationale (papieren) vervoerbewijzen zal in ieder geval leiden tot een vermindering van bedrijfseffecten. De kosten die gemoeid zijn met de productie, verkoop en afstempeling van strippenkaarten zullen verdwijnen. De berekening van de administratieve lasten en andere effecten inzake het afschaffen van de 'papieren' nationale vervoerbewijzen zal worden beschreven bij de ontmanteling van de Regeling nationale vervoerbewijzen.

Artikelsgewijze Toelichting

Artikel 1, onderdeel A

In artikel 1 van het Besluit personenvervoer 2000 wordt een nieuw begrip toegevoegd: het elektronisch vervoerbewijs. Het elektronisch vervoerbewijs ofwel OV-chipkaart is in de eerste plaats een model van vervoerbewijs met bepaalde technologische eigenschappen. Het belangrijkste kenmerk van de OV-chipkaart is de noodzaak van elektronische registratie om zich toegang te kunnen verschaffen tot het openbaar vervoer en, in sommige gevallen, daarbij behorende voorzieningen als stations en perrons. De reiziger registreert uiteindelijk het begin- en aankomstpunt van de reis of deel daarvan met de OV-chipkaart, bijvoorbeeld bij het instappen in en verlaten van de bus. De registratie van de reis op de kaart kan worden afgelezen en dient als vervoerbewijs. De kaart bezit een geheugen dat gegevens over de afstand van de reis kan opslaan en met een toepassing voor elektronische betaling kan worden uitgerust. Op de kaart kan een financieel saldo worden geladen. De betaling geschiedt in beginsel op basis van de gereisde afstand, maar er zijn ook andere tariefbepalende factoren zoals rit- of tijdgebonden kortingen. Het vervoerbewijs verschilt in grote mate van het visueel opgemaakte, 'papieren' vervoerbewijs dat bij toegang tot of gebruik van het openbaar vervoer moet worden getoond of afgestempeld en waarvan betaling in de regel voorafgaand aan het gebruik plaatsvindt. Deze verschillen rechtvaardigen een aparte definitie van het elektronisch vervoerbewijs in het Besluit personenvervoer. Het elektronisch vervoerbewijs kan zowel een landelijk elektronisch vervoerbewijs als bedoeld in artikel 30, eerste lid van de wet zijn als een 'decentraal' elektronisch vervoerbewijs als bedoeld in artikel 32, tweede lid, onder d van de wet.

¹ Hypercube Business Innovation: De maatschappelijke kosten en baten van de invoering van de OV-chipkaart, van 17 november 2003.

Artikel I, onderdeel B

Artikel 37 is er op gericht de aanbestedingsprocedure van concessies voor openbaar vervoer te laten verlopen volgens bepaalde procedures die in richtlijn nr. 2004/18/EG zijn beschreven voor overheidsopdrachten voor diensten. Het nieuwe artikel 37 is een technische wijziging, er is geen beleidswijziging beoogd ten opzichte van het oude artikel. Richtlijn nr. 92/50/EG inzake overheidsopdrachten voor diensten, waar oud-artikel 37 naar verwees, is komen te vervallen. In het nieuwe artikel 37 wordt verwezen naar de artikelen in het Besluit aanbestedingsregels voor overheidsopdrachten (Bao), welke de nieuwe richtlijn nr. 2004/18/EG implementeert. De inhoud van deze artikelen uit het Bao correspondeert met de artikelen van de vervallen richtlijn nr. 92/50/EG waar in oud-artikel 37 naar werd verwezen.

De plicht tot aanbesteding van concessies voor openbaar vervoer is geregeld in artikel 60a van de Wet personenvervoer 2000; deze plicht zal voor verschillende vormen van openbaar vervoer gefaseerd in werking treden. Artikel 37 van het Besluit personenvervoer regelt de reikwijdte en procedure van aanbesteding van concessies via het van toepassing verklaren van bepaalde artikelen van het Bao. De grondslag hiervoor is artikel 49 van de wet. De strekking van artikel 37 van dit besluit is dat indien wordt gekozen voor aanbesteding, de aanbesteding van betreffende concessie inzake openbaar vervoer wordt uitgevoerd overeenkomstig de genoemde artikelen van het Bao.

Eerste lid

Artikel 37, eerste lid, volgt twee uitgangspunten bij het van toepassing verklaren van aanbestedingsartikelen in het Bao.

- De eerste is competitieve aanbesteding. De openbare of niet-openbare procedure is primair van toepassing verklaard op de aanbesteding van concessies voor openbaar vervoer, zoals dit is geregeld in de artikelen 23 tot en met 57 van het Bao. Dit zijn de procedures met meerdere, concurrerende aanbieders die kunnen inschrijven op een voorgenomen opdracht. Artikel 28 van het Bao regelt dit specifiek.
- Ten tweede kan er bij de aanbesteding van OV-concessies geen beroep op worden gedaan op de uitzonderingen in artikel 16 of 17. Ook indien concessies voor openbaar vervoer tevens zijn te beschouwen als concessieovereenkomsten voor diensten als bedoeld in artikel 16 van het Bao voor diensten (in Europeesrechtelijke zin) of wettelijke unieke rechten aan andere aanbestedende diensten, is aanbesteding volgens de competitieve procedures derhalve verplicht. De ontsnappingsmogelijkheden in de artikelen 16 en 17 blijven dus buiten beschouwing.

Het Bao kent naast de openbare en de niet-openbare procedure ook andere procedures. Van deze andere procedures kunnen de concurrentiegerichte

dialogo (artikel 29 van het Bao) en de onderhandelingsprocedures (artikelen 30 en 31) alleen in uitzonderingssituaties worden gebruikt wanneer de aanbestedende dienst of de opdracht aan bepaalde, in die artikelen genoemde voorwaarden voldoet. Andere procedures zoals een dynamisch aankoopstelsel (artikel 33 van het Bao), de elektronische veiling (artikel 57) of het sluiten van een raamovereenkomst (artikel 32) kunnen alleen na afloop van of in combinatie met een niet-openbare of openbare procedure worden gebruikt. Voor deze drie laatstgenoemde procedures is van belang dat de aanbestedende diensten goed beziet of een bepaalde concessie zich voor leent voor het gebruik van bijvoorbeeld de procedure van een dynamisch aankoopstelsel. De in het voorgaande nog niet genoemde artikelen van het Bao die in artikel 37, eerste lid buiten toepassing zijn gelaten (10 tot en met 15, 20, 21, 22, 31, tweede lid en 34 van het Bao), zijn dit om reden dat ze hier niet relevant zijn voor concessies voor openbaar vervoer of refereren aan andere opdrachten dan opdrachten voor (vervoers)diensten.

Ook zonder artikel 37, eerste lid van het Besluit personenvervoer 2000 zou de aanbesteding van concessies voor sommige vormen van openbaar vervoer al verplicht zijn op grond van artikel 20 van het Bao. Dit geldt dan voor concessies die zijn aan te merken als diensten als bedoeld in bijlage 2, onderdeel A, van het Bao, waarbij geen sprake is van bijvoorbeeld investering, concessieovereenkomsten of gevallen als bedoeld in artikel 17 Bao. Met artikel 37, eerste lid, is daarom vastgesteld dat, als de wettelijke aanbestedingsplicht is ingetreden, alle concessies voor openbaar vervoer gelijkwaardig en competitief (openbaar of niet-openbaar) moeten worden aanbesteed. Daaronder vallen dus ook concessies voor decentraal openbaar vervoer per trein, die anders via artikel 21 van het Bao in beginsel rechtstreeks zouden kunnen worden gegund als zijnde bijlage 2, onderdeel B diensten. Artikel 37, eerste lid, heeft als bijkomend effect dat de openbare of niet-openbare aanbesteding van concessies impliciet voldoet aan de beginselen van het EG-Verdrag inzake non-discriminatie en transparantie.

Tweede lid

Artikel 37, tweede lid is materieel niet gewijzigd ten opzichte van het oude artikel. Wel wordt nu correct verwezen naar de nieuwe richtlijn nr. 2004/18/EG. Dit tweede lid is een weergave van artikel 5, eerste lid van het Bao, dat in artikel 37, eerste lid niet van toepassing is verklaard. Artikel 37, tweede lid stelt dat de non-discriminatoire en gelijke behandeling van Europese inschrijvers voor opdrachten (concessies) in het Nederlandse openbaar vervoer kan worden beperkt voorzover de Wet personenvervoer 2000 dit bepaalt. Dit heeft betrekking op het voornemen om het reciprociteitsbeginsel te hanteren bij de liberalisering van de Europese openbaar vervoermarkt op grond van een nieuwe Europese verordening inzake openbare dienstcontracten. Dit beginsel houdt in dat lidstaten het recht hebben om (buitenlandse) openbaar vervoerders, waarvan de markt nog niet open staat voor (buitenlandse) gegadigden, kunnen uitsluiten van mededingen op een andere (buitenlandse) markt die wel open is gesteld voor concurrentie. De zinsnede "Voorzover de wet niet anders bepaalt," biedt een

grondslag om deze Europese reciprociteit op termijn in overeenstemming met het bijzondere Europese recht te regelen. De legaliteit van een eventuele 'inbreuk' op het aanbestedingsrecht op basis van artikel 37, tweede lid, hangt dus af van de ruimte die hiervoor op Europees niveau wordt geschapen ten behoeve van opdrachten voor openbaar vervoer. De aanbesteding tussen overige, toegelaten inschrijvers moet in ieder geval transparant worden uitgevoerd.

Artikel I, onderdeel C

Het tweede lid van artikel 44 komt te vervallen. Het artikel verplichtte tot afgifte van een vervoerbewijs aan de reiziger bij betaling van de vervoerprijs. In de meeste gevallen van automatische betaling met behulp van een (opgeladen) OV-chipkaart wordt geen vervoerbewijs afgegeven. Bij dit gebruik van de OV-chipkaart wordt immers pas betaald op het moment dat een reis is geregistreerd op het vertrek- en aankomstpunt van de reiziger. Het bedrag van de vervoerprijs wordt dan afgeschreven van het financieel saldo op de OV-chipkaart zonder dat op dat moment een vervoerbewijs wordt afgegeven of geproduceerd. Ook de mogelijkheid van betaling achteraf genereert geen vervoerbewijs. De OV-chipkaart waarop een elektronische registratie van de reis is verwerkt geldt als vervoerbewijs.

Een uitzondering op het niet verstrekken van een vervoerbewijs bij betaling is de aankoop van bijvoorbeeld een vooraf te betalen elektronisch enkeltje of retourtje bij de vervoerder voor het reizen binnen zijn concessiegebied. Het eventuele recht op een vervoerbewijs in bepaalde gevallen wordt in de vervoerovereenkomst tussen concessiehouder en reiziger geregeld en kan in het Besluit personenvervoer 2000 vervallen.

Artikel I, onderdeel D

Artikel 46, derde lid schreef voor dat een aparte vervoerprijs verschuldigd is voor het (mee)vervoeren van grotere fietsen en levende dieren. In de praktijk betekende dit dat een extra kaartje werd aangeschaft om bijvoorbeeld een groot huisdier of fiets (niet zijnde een vouwfiets) mee te kunnen nemen. Om het principe van één integraal vervoerbewijs in het OV-chipkaartsysteem te bewaren, is in de aanhef van het nieuwe derde lid de plicht om een aparte vervoerprijs op te leggen voor fietsen en levende dieren komen te vervallen, tenzij de concessieverlener en concessiehouder anders regelen. Met het oog op het waarborgen van voornoemd principe van reizen met één kaart, heeft het de voorkeur dat concessiepartijen die voor het vervoer van grotere fietsen of honden toch een apart tarief in rekening willen brengen, hiervoor een betaalvoorziening verwerken op de OV-chipkaart. De strekking van het nieuwe derde lid is het zoveel mogelijk voorkomen dat een apart elektronische kaart in het leven wordt geroepen voor bedoelde categorie. Het nieuwe derde lid draagt ook bij aan de volledige decentralisatie van het tariefbeleid die gepaard gaat aan de introductie van een OV-chipkaart door decentrale overheden en concessiehouders.

Het gevolg van het nieuwe derde lid is dat concessiepartijen die een tarief in rekening willen brengen voor grotere houden en fietsen, dit apart moeten regelen. Dit hoeft niet expliciet in de concessievoorschriften, maar kan ook in een bijlage of in bijkomende afspraken. De concessiepartijen zijn op grond van artikel 33 van het Besluit personenvervoer 2000 verplicht de consumenten om advies te vragen inzake wijzigingen van de betreffende vervoervoorwaarden.

De redactionele wijzigingen in het eerste lid en tweede lid, waarin thans de blinde geleide hond en de vouwfiets uit het voormalige derde lid zijn ondergebracht, vergroten de leesbaarheid van het artikel maar beogen geen inhoudelijke wijziging. Voor deze categorieën is nog steeds geen vervoerprijs verschuldigd.

Het vierde lid (oud) vervalt omdat na (volledige) invoering van het elektronisch vervoerbewijs de Regeling nationale tarieven wordt ingetrokken, waarop het vierde lid doelt.

Daarvoor in de plaats komt een nieuw vierde lid dat het vervoer per trein, op basis van een door de minister verleende concessie, uitzondert van de plicht om een eventueel tarief voor fietsen en levende dieren in of op basis van de concessie te regelen tussen concessiepartijen. Op dit openbaar vervoer per trein zijn de tariefvoorwaarden niet bij of krachtens dit besluit tussen concessiepartijen (artikel 32 Bp 2000) geregeld, maar in of op basis van uitsluitend een vervoersovereenkomst. Dit besluit treedt daar niet in.

Artikel I, onderdeel E

In artikel 47 wordt gesproken van *elektronisch* vervoerbewijs. Na inwerkingtreding van dit besluit is alleen nog gedurende een overgangperiode (zie onder Artikel II) gebruik toegestaan van het tot dan toe bekende papieren vervoerbewijs naast de OV-chipkaart en geldt dus tijdelijk een duaal systeem.

In het eerste lid, onderdeel b van artikel 47, onderdeel b, vervalt twee keer het woord 'afstempeling'. De OV-chipkaart wordt niet afgestempeld, maar registreert het gebruik van openbaar vervoer op basis van in- en/of uitchecken bij het vertrek- respectievelijk aankomstpunt van de reis of een deel daarvan.

Vanwege deze eigenschap van de OV-chipkaart is het tweede lid, onderdeel b, van genoemd artikel eveneens aangepast. Een elektronisch vervoerbewijs is ongeldig als het begin van de reis niet of niet correct wordt geregistreerd. Het vervoerbewijs is ook niet geldig (gebruikt) als tijdens de reis blijkt dat de reismogelijkheden met een OV-chipkaart niet voldoende zijn voor betaling van de te maken reis naar de eindbestemming of van de reeds gemaakte reis op basis van de bestemming op het moment van controle. In die gevallen kan men denken aan een ontoereikend saldo op een kaart voor de afstand die men gaat afleggen of heeft afgelegd bij de eerstvolgende uitstapmogelijkheid en een negatief saldo met die kaart niet is toegestaan.

Het nieuwe onderdeel d regelt dat een vervoerbewijs tevens als ongeldig wordt beschouwd als een reiziger, zonder dat hij daar recht op heeft, gebruik maakt van bepaalde reducties bij het reizen. De regel is toegevoegd omdat de Regeling nationale vervoerbewijzen openbaar vervoer, die een gelijkstreckende bepaling kent, na invoering van de OV-chipkaart komt te vervallen.

ARTIKEL II

Zolang naast het elektronisch vervoerbewijs nog (geldig) gebruik mag worden gemaakt van de nationaal of decentraal afgegeven papieren vervoerbewijzen, blijven de artikelen 44 en 47 zoals die luiden vóór deze wijziging van kracht. Als bijvoorbeeld in de overgangperiode naar volledige invoering van het OV-chipkaartsysteem de reiziger met een strippenkaart reist, blijft artikel 47 ongewijzigd van kracht en is op grond daarvan een juiste afstempeling van deze kaart verplicht.

Artikel 46 kan wel direct in werking treden opdat de tariefvoorwaarden voor fietsen (niet zijn vouwfietsen) en grotere levende dieren bij gebruik van het elektronisch en het papieren vervoerbewijs gelijk zijn.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

K.M.H. Peijs