

Vergaderjaar 2008–2009

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 296**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 juni 2009

In deze brief meld ik de ontwikkelingen in het OV-chipkaartproject sinds het uitbrengen van het geactualiseerde Aanvalsplan OV-chipkaart (Kamerstukken II, 2008/09, 23 645, 270). Vanaf nu ontvangt u tweemaal per jaar een voortgangsbrief. Op die manier wordt u pro-actief geïnformeerd over de voortgang in het OV-chipkaartproject. Voorliggende brief is de eerste voortgangsbrief.

Er zijn grote vorderingen gemaakt bij het OV-chipkaartproject. Voordat wordt ingegaan op de recente ontwikkelingen op de verschillende onderdelen van het project hecht ik eraan te benadrukken dat deze vorderingen alleen mogelijk zijn geweest dankzij de intensieve samenwerking en krachtige inspanningen van alle betrokken partijen vertegenwoordigd in de Regiegroep OV-chipkaart: de rijks- en decentrale overheden, de vervoerders en Trans Link Systems (TLS). Ook de betrokkenheid van de consumentenorganisaties heeft hieraan een grote bijdrage geleverd.

Ook de komende periode zal hard verder moeten worden gewerkt. De Regiegroep OV-chipkaart houdt onder mijn leiding regie op het verdere invoeringsproces.

### **1. Uitvoeringsorganisatie**

De uitvoeringsorganisatie is opgezet en nu volledig operationeel. De uitvoeringsorganisatie bestaat uit de Stuurgroep Decentrale Implementatie en de Implementatiegroep, beiden onder leiding van de heer Verbeek. De decentrale overheden werken goed samen bij de verdere introductie van de OV-chipkaart. Bij die samenwerking worden ook de vervoerders en TLS actief betrokken. Speciale aandacht krijgt het onderling uitwisselen van leerervaringen met (de invoering van) de OV-chipkaart. Ook de consumentenorganisaties worden geïnformeerd over het implementatietraject.

## **2. Uitrolplanning**

De uitvoeringsorganisatie heeft recent een uitrolplanning opgeleverd. Deze heb ik op 28 mei aan uw Kamer toegestuurd (Kamerstukken II, 2008/09, 23 645, 294). In het tweede kwartaal van 2009 zullen Stadsgebied Haaglanden (streekvervoer) en de provincies Zuid-Holland en Noord-Holland de OV-chipkaart introduceren. In het derde kwartaal volgen de stadsregio's Arnhem-Nijmegen en Bestuur Regio Utrecht (BRU) en de provincies Utrecht, Flevoland (deel Almere) en Friesland.

Bij deze planning geldt de eerdere afspraak dat tussen het moment van uitzetten van het NVB in de eerste stadsregio bij alle vervoersmodaliteiten en het operationeel hebben van het OV-chipkaartsysteem in de provincies maximaal één jaar zit.

### *Reizen op saldo bij NS per oktober*

De planning van NS is om per 1 oktober 2009 reizen op saldo met de OV-chipkaart mogelijk te maken. NS start op die datum op zorgvuldige wijze met het aanbieden van reizen op saldo voor houders van Voordeeluren-abonnementen (1,4 miljoen) en op anonieme OV-chipkaarten. Het wordt daarmee voor het grootste deel van de NS reizigers mogelijk om te reizen met de OV-chipkaart. Vooruitlopend op deze landelijke introductie test NS op dit moment de OV-chipkaart uitvoerig met medewerkers en klanten. Dit gebeurt op een selectie van stations op de Flevolijn, plus een aantal aanvullende stations (Amsterdam Amstel, Amsterdam Bijlmer Arena en Abcoude). In een volgende stap die op korte termijn start zullen testreizigers het reizen op saldo landelijk beproeven. Indien de klanttest hiertoe aanleiding geeft, voert NS zonodig en eventueel voor landelijke introductie verbeteringen door in het systeem. Dit maakt deel uit van de keuze voor een stapsgewijze en zorgvuldige invoering van de OV-chipkaart.

## **3. Uitzetten NVB**

Per 29 januari 2009 is het Nationaal Vervoersbewijs (NVB) uitgezet in de metro in Rotterdam. Het rapport «Evaluatie OV-chipkaart Rotterdamse metro» – dat in opdracht van de Stadsregio Rotterdam is uitgebracht – toont aan dat de reizigers positief oordelen over het reizen met de OV-chipkaart (Kamerstukken II, 2008/09, 23 645, 289).

In de metro van Amsterdam zal het NVB per 27 augustus 2009 worden uitgezet. Bij brief van 28 mei is uw Kamer hierover geïnformeerd (Kamerstukken II, 2008/09, 23 645, 293).

## **4. EGI-status**

De Nederlandsche Bank heeft, anticiperend op gewijzigde Europese regelgeving, besloten dat Trans Link Systems (TLS) geen elektronischgeldinstelling is, en dus geen vergunning nodig heeft. Dit betekent dat de EGI-status geen belemmering is voor de verdere invoering van de OV-chipkaart (brief Minister van Financiën van 12 mei 2009).

## **5. Consumenten en eindbeeld**

### *Consumentenorganisaties*

In de afgelopen maanden is intensief overleg gevoerd tussen consumentenorganisaties, overheden, vervoerders en TLS over een richtinggevend eindbeeld voor de OV-chipkaart. Op 15 mei 2009 heeft het

afrondend overleg met de consumentenorganisaties plaatsgehad. Dit overleg heeft ertoe geleid dat de ANWB, ROVER, de CG-raad en Viziris het overleg over de OV-chipkaart in het Landelijk Consumentenoverleg (LCO) weer hebben hervat. De Consumentenbond en de LSVb blijven via het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (LOCOV) betrokken bij de implementatie van de OV-chipkaart bij NS. De ANBO, Unie KBO, PCOB en de vertegenwoordiging van het Regionaal Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (ROCOV) blijven zoals voorheen deelnemen aan het LCO.

#### *Het eindbeeld*

De gezamenlijke consumentenorganisaties hebben een eindbeeld opgesteld. In reactie hierop hebben de partijen vertegenwoordigd in de Regiegroep OV-chipkaart hun gezamenlijke visie op het eindbeeld gegeven. Daaruit bleek dat over veel punten overeenstemming bestaat zoals (niet-uitputtend) landelijke dekking van de OV-chipkaart voor het reguliere openbaar vervoer met trein, bus, tram en metro, het basisprincipe van check-in/check-out, distributie, uniformiteit van apparatuur, bediening van apparatuur, informatie-voorziening aan reizigers, omgaan met privacy-regels en het risico van fraude bestaat een gedeeld beeld.

Over een aantal punten wordt samen met de consumentenorganisaties studies verricht, bijvoorbeeld naar de toegankelijkheid voor de reiziger met een visuele beperking en het overstappen op stations met meerdere vervoerders.

Zoals uw Kamer bekend is hebben de consumentenorganisaties ook wensen die buiten de afgesproken kaders vallen. Voorbeeld daarvan is de gratis OV-chipkaart en de wens om geen regionale tariefverschillen toe te staan. Deze wensen passen niet in de afspraken, die ook met uw Kamer bijvoorbeeld tijdens het debat met mijn voorganger (Kamerstukken II, 2005/06, 23 645, 136) zijn gemaakt.

Partijen zijn het met elkaar eens dat het eindbeeld voor OV-chipkaart dynamisch is. Werkende weg en lerend van ervaringen wordt de OV-chipkaart geïmplementeerd. Er moet daarbij ruimte zijn om het eindbeeld op basis van voortschrijdend inzicht zonodig aan te passen. Andersom zullen eventuele aanpassingen naar aanleiding van het eindbeeld ook in de regio's waar het NVB is uitgezet, zoals in de metro in Rotterdam, worden doorgevoerd.

## **6. Beveiliging**

Dagelijks worden alle transacties met OV-chipkaarten door de backoffice van TLS gecontroleerd op fraude. Deze nauwgezette controles vormen een essentieel onderdeel van de bedrijfsvoering. Op 26 januari 2009 heeft TLS tot op heden één keer een geval van fraude geconstateerd. Het saldo van een anonieme OV-chipkaart was verhoogd met een bedrag van één eurocent. De kaart bleek van een medewerker van RTV Rijnmond te zijn. Deze medewerker had met behulp van de Radboud Universiteit Nijmegen de illegale saldoverhoging uitgevoerd. De anonieme kaart is vervolgens geblokkeerd, waardoor deze onbruikbaar werd. Uw Kamer heeft bij brief van 30 maart 2009 een rapportage over dit fraudegeval ontvangen (Kamerstukken II, 2008/09, 23 645, 287). De afspraken met het Openbaar Ministerie en de landelijke recherche om bij (grootschalig) misbruik of vandalisme direct over te gaan op handhaving blijven onverminderd van kracht. Evenals het veiligstellen van het reizigersbelang. De reiziger mag niet de dupe worden van eventuele fraude; zijn of haar tegoed wordt in dat geval altijd gegarandeerd.

### *Het landelijke migratieplan*

Eén van de aanbevelingen van de vorig jaar uitgevoerde contra-expertise door Royal Holloway University of London (RHUL) betrof het opstellen van een migratieplan. Doelstelling van dit plan is om voorbereidingen te treffen om te kunnen migreren naar een andere, veiliger chip indien dit noodzakelijk mocht zijn.

TLS heeft sinds de zomer van 2008 hard gewerkt om dit plan te ontwikkelen en uit te werken. Het reviewtraject door RHUL is, in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, begin juni van start gegaan. Afronding van de toets wordt in het najaar verwacht.

### *Regionaal fraudebeheersingsplan van Amsterdam*

Ter overbrugging van de periode tot de oplevering en toets van het landelijke migratieplan is in Amsterdam een regionaal fraudebeheersingsplan opgesteld. Dit met het oog op het uitzetten van het NVB in de metro van Amsterdam.

Net als in Rotterdam is dit regionale fraudebeheersingsplan getoetst door RHUL. RHUL heeft naar aanleiding hiervan aanbevelingen gedaan, die de Stadsregio en GVB opvolgen. Hiermee is voldaan aan een voorwaarde voor het uitzetten van het NVB in de Amsterdamse metro, dat op 27 augustus 2009 zijn beslag zal krijgen.

## **7. Privacy**

De OV-chipkaart voldoet aan de eisen van het College bescherming persoonsgegevens (Cbp). De voorzitter van het Cbp heeft in de hoorzitting met uw Kamer van 14 januari 2009 uitgesproken dat er geen aanleiding bestaat voor het nemen van vervolgstappen. Over de uitvoering van één van de afspraken – de bewaartermijnen van de transactiegegevens van de OV-chipkaart – worden onder voorzitterschap van het ministerie van Verkeer en Waterstaat afspraken geformuleerd tussen vervoerders, TLS en het ministerie van Financiën. Dit overleg zal in het najaar worden afgerond.

## **8. Kosten**

Op 7 oktober 2008 heb ik u geïnformeerd over het eerste rapport van de Commissie Kist «Perspectief op meerkosten» (Kamerstukken II, 2008/09, 23 645, 253). Over de gemaakte afspraken daarover in de Regiegroep OV-chipkaart heb ik u op 3 december 2008 geïnformeerd (Kamerstukken II, 2008/09, 23 645, nr. 270).

Op 29 mei is het tweede rapport van Commissie Kist getiteld «Migratiegelden in beeld» – naar de Kamer verstuurd (Kamerstukken II, 2008/09, 23 645, 292). Deze rapportage verschaft inzicht in:

- a) Omvang en aanwending per decentrale overheid van de middelen die ter beschikking zijn gesteld voor de introductie van de OV-chipkaart:
  - 1) de migratiegelden ter waarde van € 132 mln en
  - 2) Voorfinanciering van de BDU-gelden ter waarde van € 80 mln;
- b) Omvang en aanwending eventuele eigen middelen.

### *Migratiegelden & Voorfinanciering*

De stadregio's hebben gemiddeld gesproken een behoorlijk groot beroep gedaan op zowel de migratiegelden (75% van de gelden) als de voorfinancieringsfaciliteit (34%). Bij beiden financieringsbronnen geldt wel dat de mate van aanwending tussen de regio's onderling groot is. Het zijn met name de stadsregio's Rotterdam, Amsterdam en Haaglanden die al een

groot deel van de middelen hebben aangewend. De provincies hebben nog relatief weinig gebruik gemaakt van de beschikbare gelden, zowel bij de migratiegelden (42% van de gelden) als bij de voorfinancieringsfaciliteit (20%). Ook bij de provincies zijn de onderlinge verschillen ten aanzien van de benutting van de gelden groot.

#### *Eigen middelen*

Van de stadregio's heeft een minderheid (alleen Amsterdam en Rotterdam) eigen middelen gereserveerd voor de introductie van de OV-chipkaart, totaal circa € 30 mln. Deze zijn wel daadwerkelijk ingezet, blijkens een uitputting van 90%.

Een minderheid van de provincies (alleen Gelderland, Brabant, Zeeland, Zuid-Holland en Utrecht) hebben eigen middelen gereserveerd, totaal circa € 20 mln. Hiervan is slechts 1% daadwerkelijk besteed.

### **9. Tarieven**

In het in 2008 door SkVV en IPO vastgestelde Landelijk TarievenKader (LTK) zijn twee hoofdelementen opgenomen. Eén over de diverse landelijke afspraken over de regionale tarieven (instaptarief, basistarief, spits-tijden, enz.) die verband houden met het reizen per kilometer. En één over de abonnementen. De afspraken over de regionale tarieven worden nu doorgevoerd. De abonnementen zoals zij nu bestaan worden één-op-één op de OV-chipkaart gezet. Voor de verdere doorontwikkeling van de abonnementen wordt meer tijd genomen. Zo wordt ook het landelijke tarievenkader gefaseerd ingevoerd. Decentrale overheden, vervoerders en consumentenorganisaties voeren hierover gezamenlijk overleg. Dit LTK is door de Stuurgroep OV-chipkaart vastgesteld en ligt nu ter tekening bij de provincies en stadsregio's. Daarbij wordt afgesproken dat uiterlijk binnen een jaar na ondertekening nadere besluitvorming plaatsvindt over de landelijke abonnementen.

### **10. Distributie**

In de Actualisatie Aanvalsplan OV-chipkaart van november 2008 hebben decentrale overheden en vervoerders afspraken gemaakt voor de distributie van de OV-chipkaart. Deze bestonden uit:

1. opleveren uniform derdennetwerk voor reizigers met de OV-chipkaart;
2. besluit tot bestellen van apparatuur voor opladen OV-chipkaart;
3. NS-distributie aanvulling op andere distributievoozieningen.

Aan deze drie afspraken wordt momenteel invulling gegeven.

#### *Derdennetwerk*

In het implementatie proces wordt erop gestuurd dat de introductie van de OV-chipkaart als vervoersbewijs in een bepaald gebied gepaard gaat met de mogelijkheid om in die regio ook de kaart te verkrijgen en deze op te laden.

Eind juni wordt het derdennetwerk in Amsterdam operationeel. Bij diverse winkelketens (onder andere Primera) is het dan mogelijk om een OV-chipkaart aan te schaffen en op te laden. Er wordt gewerkt aan het operationeel maken van een derdennetwerk in de gebieden waarin de komende maanden de OV-chipkaart beschikbaar komt.

#### *Apparatuur*

De inzet is om in het Landelijke Distributie Kader voor nieuwe apparaten

minimale uitgangspunten voor tekstdisplays op te nemen en over herkenbaarheid van apparatuur. Dit bevordert het gebruiksgemak en de herkenbaarheid voor de reiziger. Daarbij wordt nu gekeken naar de verschillende apparaten die nu op de markt beschikbaar zijn voor het opladen van OV-chipkaarten. Bij de selectie en aanbod van de oplaadapparaten moet rekening worden gehouden met regionale verschillen in het aanbod van oplaadpunten.

*NS*

Uitgangspunt bij de planning voor uitrol van de distributie van de OV-chipkaart is dat de nieuwe functies van NS-automaten en balies worden aangezet op het moment dat het in een regio daadwerkelijk relevant is voor reizigers en het een substantiële bijdrage levert aan de spreiding van de belasting op de bestaande distributie. Het activeren van NS-automaten en balies gebeurt waar mogelijk in overleg met andere OV-bedrijven.

Op dit moment biedt NS op de Amsterdamse stations de mogelijkheid om anonieme OV-chipkaarten te kopen en op te laden via balies of automaten. Zo ondersteunt NS het distributienetwerk van GVB in Amsterdam. Volgens planning zal met ingang van juli de OV-chipkaart ook bij NS kunnen worden gekocht opgeladen in de regio Rotterdam. Hiermee loopt NS vooruit op de planning om per 1 oktober 2009 reizen op saldo met de OV-chipkaart mogelijk te maken.

## **11. Communicatie**

*Algemeen*

In verschillende delen van het land worden door de decentrale overheden voorbereidingen getroffen voor regionale introductiecampagnes rond het moment van invoering van de OV-chipkaart. Via de Implementatiegroep worden ervaringen ten aanzien van de communicatie rond de OV-chipkaart gedeeld en op elkaar afgestemd. Dit draagt bij aan een eenduidig en herkenbaar beeld voor de reiziger. Vanuit het landelijke campagneteam en het Coördinatiepunt Communicatie OV-chipkaart (CCO) worden partijen actief ondersteund met advies en communicatiemiddelen.

*Landelijke Campagne*

In het landelijk campagneteam werken rijk, decentrale overheden en vervoerders samen en ondersteunen regionale partijen bij de invoering van de OV-chipkaart en het afschaffen van het NVB. De communicatie is vooral gericht op voorlichting en informatievoorziening over de veranderingen die het gebruik van de OV-chipkaart met zich meebrengt. Met vorm, stijl en taalgebruik wordt een zo eenduidig mogelijk beeld voor de reiziger nagestreefd. De landelijke slogan luidt: op weg naar één kaart voor tram, trein, bus en metro. In de laatste maanden zijn inmiddels ook afgeleide concepten beschikbaar voor vervoerders en decentrale overheden. Concrete voorbeelden zijn campagnes met boodschappen als: «niet vergeten uit te checken». «opladen kan gewoon om de hoek», en «map vol met antwoorden».

*Monitor Klantacceptatie*

In de afgelopen periode heeft de OV-ambassadeur onderzoek gedaan naar de invoering van de OV-chipkaart in bus en tram in Amsterdam en de afschaffing van het NVB in de metro van Rotterdam. Van deze beide

onderzoeken is het veldwerk inmiddels afgerond. De OV-ambassadeur zal deze beide onderzoeken rond de zomer in een gecombineerd rapport aanbieden aan de Regiegroep OV-chipkaart.

Ik vertrouw erop uw Kamer hiermee voldoende op de hoogte te hebben gebracht van de voortgang van het OV-chipkaartproject. Eind december 2009 ontvangt uw Kamer een volgende voortgangsbrief.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
J. C. Huizinga-Heringa