

Vergaderjaar 2008–2009

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 270**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 december 2008

In vervolg op mijn brief van 17 november 2008 (kamerstuk 23 645, nr. 264) bied ik u hierbij het geactualiseerde Aanvalsplan OV-chipkaart aan.<sup>1</sup> Ik heb dit eerder aan uw Kamer toegezegd. Het geactualiseerde Aanvalsplan is een voortgangsrapportage rondom de afspraken die in het Aanvalsplan van februari 2008 zijn gemaakt. Ook gaat het geactualiseerde Aanvalsplan in op de vervolgstappen die nog moeten worden gezet richting een landelijk ingevoerde OV-chipkaart die goed, veilig en betrouwbaar is.

### **Algehele voortgang**

In de afgelopen periode hebben de verschillende vervoerders, overheden en andere betrokkenen hard gewerkt aan het dichterbij brengen van het uiteindelijke gemeenschappelijke doel om de reiziger gemak te brengen door met één kaart te kunnen reizen met tram, trein, bus en metro. De bij de OV-chipkaartproject betrokken partijen hebben belangrijke voortgang geboekt op de verschillende deelonderwerpen zoals beveiliging, tarieven, privacy en reisgemak. De regie op deze voortgang is onder mijn leiding gevoerd door de Regiegroep OV-chipkaart.

Het geactualiseerde aanvalsplan laat zien dat er belangrijke stappen zijn gezet, maar ook dat andere enkele onderwerpen nog verder uitgewerkt moeten worden. Zo heeft Districhip veel kennis verzameld over inkoop, beheer en onderhoud. Omdat het efficiënter is de organisatie van het derdennetwerk meer toe te spitsen op de specifieke eisen van het landelijke gebied en het stedelijk gebied, wordt Districhip opgeheven. De eis van een voor de reiziger herkenbaar uniform derdennetwerk blijft vanzelfsprekend gehandhaafd. Decentrale overheden en vervoerders hebben afgesproken een voor reizigers herkenbaar uniform derdennetwerk op te leveren bij de verdere introductie van het OV-chipkaartsysteem.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Hieronder ga ik nader in op enkele voor het OV-chipkaartproject belangrijke thema's.

## **Beveiliging**

Tot nu toe is geen fraude geconstateerd met OV-chipkaarten. De alertheid bij TLS en de vervoerders blijft onverminderd hoog om adequaat op eventualiteiten te kunnen reageren. Verschillende aanvullende onderzoeken met betrekking tot beveiligingsrisico's hebben geleid tot aanbevelingen die door de vervoerders en TLS zijn overgenomen. De uitrol van de OV-chipkaart wordt gecontinueerd op basis van de huidige chip (Mifare Classic). Er wordt gewerkt aan een eventualiteitenplan (contingency-plan) om te migreren naar een andere chip indien dit noodzakelijk blijkt te zijn. Oplevering van dit plan is verwacht in de zomer van 2009.

## **NVB Stadsregio Rotterdam**

Met het uitzetten van het NVB in de Rotterdamse metro is een belangrijke mijlpaal bereikt in de richting van de landelijke introductie van de OV-chipkaart. In mijn brief van 31 oktober 2008 (Kamerstukken II, 23 645, nr. 261) heb ik uw Kamer hierover geïnformeerd. Vanaf 29 januari 2009 zal in de Rotterdamse metro uitsluitend met de OV-chipkaart gereisd kunnen worden. Hiermee gaat de laatste fase van de pilot in Rotterdam beginnen. Met het testen van het systeem doet het OV-chipkaartproject belangrijke ervaringen op die noodzakelijk zijn bij het verder voorbereiden van de landelijke implementatie van de OV-chipkaart.

## **Overleg met consumentenorganisaties**

In september hebben enkele landelijke consumentenorganisaties het overleg over de OV-chipkaart gestaakt. Bij brief van 22 september 2008 (Kamerstukken II, 23 645, nr. 240) heb ik uw Kamer hierover geïnformeerd. Inmiddels hebben vervolggesprekken plaatsgevonden en wordt er gezamenlijk gewerkt aan het opstellen van een eindbeeld van de OV-chipkaart waarin de zorgpunten van de consumentenorganisaties worden afgewogen.

Aan de consumentenorganisaties is toegezegd dat het uitzetten van het NVB in de Rotterdamse metro het opstellen van het gezamenlijke eindbeeld niet hindert. Het eindbeeld beschrijft immers de werking van het OV-chipkaartsysteem op het moment dat het landelijk bij alle vervoersmodaliteiten is ingevoerd. De regiegroep heeft de afspraak gemaakt dat eventuele aanpassingen in het OV-chipkaartsysteem worden doorgevoerd, ook nadat in een regio het NVB voor één of meerdere modaliteiten is afgeschaft. Deze afspraak is ook opgenomen in het geactualiseerde Aanvalsplan.

Met de consumentenorganisaties is tevens afgesproken dat de communicatie en de structuur van overleg zullen worden verhelderd. Hiertoe wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen onderwerpen die regionaal tot besluitvorming komen (bijvoorbeeld regionale tarievenkader) en onderwerpen die op landelijk niveau een oplossing verdienen (bijvoorbeeld overstap tussen treinvervoerders). Hiermee kan de voortgang van verbeterpunten goed worden gecommuniceerd en anderzijds kunnen de signalen uit het veld adequaat worden opgepakt en doorgeleid naar de verantwoordelijke partijen.

Daarnaast houden de Regionale Overlegorganen Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (ROCOV's) een belangrijke adviserende verantwoordelijkheid als het gaat om de introductie van de OV-chipkaart in de diverse regio's. Ook op regionaal niveau zal derhalve intensief contact met de consumentenorganisaties gevoerd blijven worden.

## **Commissie Kist**

In het rapport «perspectief op meerkosten» van de Commissie Kist zijn de meerkosten van de stads- en streekvervoerders in kaart gebracht. Dit rapport is uw Kamer aangeboden op 7 oktober 2008 (Kamerstukken II, 23 645, nr. 253). De Commissie maakt een onderscheid tussen reeds gemaakte kosten en te verwachten kosten. De reeds gemaakte meerkosten liggen volgens het rapport primair in het domein van TLS en de bij de oprichting daarvan betrokken vervoerders. Een andere belangrijke conclusie van het rapport is dat vertraging de grootste (potentiële) kostenveroorzaker is en dat een groot deel van de potentiële toekomstige meerkosten kunnen worden vermeden door de organisatiestructuur van de implementatie te verbeteren.

De regiegroep heeft de aanbevelingen van de Commissie over de wijze waarop met meerkosten wordt omgegaan overgenomen. In het geactualiseerde Aanvalsplan zijn hiertoe de volgende afspraken opgenomen:

- Over reeds gemaakte meerkosten maken opdrachtgevers en opdrachtnemers die het aangaan afspraken hoe met de meerkosten wordt omgegaan.
- Door decentrale overheden wordt een Stuurgroep Decentrale Invoering OV-chipkaart ingericht. Deze Stuurgroep richt zich onder meer op de (toekomstige) vermijdbare meerkosten, waarbij ook de vervoerders worden betrokken.
- Door de decentrale overheden wordt in het verdere implementatietraject inzichtelijk gemaakt hoe zij de voor de OV-chipkaart verkregen rijksmiddelen besteden.

## **Uitvoeringsorganisatie**

Naar aanleiding van het rapport van de Commissie Kist heeft de regiegroep afspraken gemaakt ter verbetering van besluitvormingsprocessen en communicatie. Deze afspraken zijn opgenomen in het geactualiseerde Aanvalsplan. Er is een implementatiegroep van start gegaan waarin decentrale overheden en vervoerders inclusief de NS zitting hebben. In deze groep vindt afstemming plaats ten behoeve van adequate besluitvorming voor de invoering van de OV-chipkaart binnen die regio's die daartoe nu als eerste zullen overgaan.

Tevens is door de decentrale overheden uitsluitend voor de OV-chipkaart een Stuurgroep Decentrale Overheden ingesteld. De Stuurgroep staat onder leiding van de heer L. Verbeek, die tevens voorzitter is van de implementatiegroep en bestaat verder uit een IPO en SkVV-bestuurder. De voorzitter zal zoveel mogelijk de vervoerders in een adviserende rol voor de vergaderingen uitnodigen. Vervoerders wordt hiertoe gevraagd een vertegenwoordiger aan te wijzen uit stads-, streekvervoerders en de NS. De Stuurgroep besluit over die onderwerpen die voor de eerste implementatiegebieden noodzakelijk zijn voor de invoering van de OV-chipkaart en die tevens een landelijke implicatie hebben.

Met deze organisatiestructuur zal de verdere landelijke uitrol van het OV-chipkaartsysteem ter hand genomen worden.

## **Conclusie**

Het geactualiseerde Aanvalsplan laat zien dat er belangrijke stappen zijn gezet in de richting van het eindbeeld van de OV-chipkaart: een goede, veilige en betrouwbare OV-chipkaart die het reisgemak van de reiziger vergroot. Er moet nog veel gebeuren, maar ik ben tevreden over de bereikte resultaten. Ik ben van mening dat er met het voorliggende geac-

tualiseerde Aanvalsplan vaart kan worden gezet achter een verantwoorde invoering van de OV-chipkaart.

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