

Vergaderjaar 2008–2009

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 283**

## **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 28 januari 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup>, heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over de brief van 3 december 2008 inzake de actualisatie van het Aanvalsplan OV-chipkaart (Kamerstuk 23 645, nr. 270).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 27 januari 2009. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Jager

De griffier van de commissie  
Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), Voorzitter Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), Ondervoorzitter Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA) en Vacature (VVD).

Plv. leden: Van Gent (GL), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Neppéus (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en De Krom (VVD).

1

*Wie zal verantwoordelijk worden gehouden voor de geleden schade indien de OV-chipkaart niet op korte termijn volledig geïntroduceerd kan worden?*

Het Rapport van de Commissie Kist, Perspectief op Meerkosten, maakt onder andere duidelijk dat een belangrijk deel van de geïdentificeerde meerkosten in de toekomst ligt. Deze vermijdbare meerkosten kunnen worden ondervangen als decentrale overheden en vervoerders voortvarend de verdere introductie van de OV-chipkaart ter hand nemen. De door decentrale overheden en vervoerders opgerichte uitvoeringsorganisatie is bedoeld als een structuur die de introductie van de OV-chipkaart met waarborgen omkleedt en op korte termijn mogelijk moet maken. Bij deze uitvoeringsorganisatie ligt dan ook de coördinatie om de kosten op een zo laag mogelijk niveau te houden.

2

*Is er vooraf een protocol of scenario besproken om mogelijke schade en/of investeringen te verhalen op, of te verdelen over de diverse betrokken partijen? Zo ja, hoe ziet dit protocol er exact uit? Zo nee, waarom niet en hoe verwacht u dan dat de schadeafhandeling zal verlopen? Kunt u hier expliciet op ingaan?*

Er is hiervoor geen integraal protocol beschikbaar. Immers, de introductie is de verantwoordelijkheid van decentrale overheden en betrokken vervoerders. Als er al sprake zou zijn van vormen van schadeafhandeling dan is dat primair een zaak tussen de opdrachtgever en opdrachtnemer binnen de concessie.

3

*Kunt u op een heldere en overzichtelijke manier in kaart brengen welke groepen, commissies en andere overlegvormen nu bezig zijn met de OV-chipkaart, inclusief hun formele taak, wie de leiding heeft en wie er formeel voor verantwoordelijk is? Kunt u vooral duidelijk aangeven wie waarover beslist?*

De introductie van de OV-chipkaart zal regionaal plaatsvinden en gebaseerd zijn op logische vervoersgebieden. De introductie start in een aantal gebieden; voor deze zogenaamde eerste implementatiegebieden is een implementatiegroep gevormd, die onder leiding staat van de heer Leen Verbeek. In deze implementatiegroep zitten overheden en vervoerders. Onderwerpen die in deze groep aan de orde komen zijn onder andere de implementatiesnelheid en de afstemming van vervoersstromen over concessiegrenzen heen.

Naast deze implementatiegroep is een Stuurgroep Decentrale Implementatie ingesteld. Ook deze Stuurgroep staat onder leiding van de heer Verbeek. Hierin hebben verder zitting het IPO en het SkVV. In deze stuurgroep worden besluiten vastgesteld die een implementatiegebied overstijgen (bijv. het derden distributienetwerk). De landelijke implicaties hiervan zullen in de stuurgroep worden geagendeerd. De voorzitter zal zoveel mogelijk de vervoerders in een adviserende rol voor de vergadering van de stuurgroep uitnodigen. Daartoe worden vervoerders gevraagd een vertegenwoordiger aan te wijzen vanuit stadsvervoerders, streekvervoerders en NS.

De regiegroep OV-chipkaart zoals die onder mijn leiding functioneert blijft bestaan. In de regiegroep hebben vertegenwoordigers van SkVV, IPO, de stadsvervoerders, de streekvervoerders, NS en TLS zitting. In de regiegroep worden die onderwerpen behandeld die vanuit de Stuurgroep

Decentrale Implementatie worden aangevoerd en verder onderwerpen die een landelijke impact hebben (zoals privacy, beveiliging en kosten).

Op landelijk niveau is de Commissie Kist nog actief. De commissie heeft de afgelopen maanden haar rapport Perspectief op meerkosten bij decentrale overheden nader toegelicht. Eind februari a.s zal de Commissie Kist naar verwachting haar rapportage over de stand van zaken met betrekking tot de migratiegelden uitbrengen.

Tenslotte is er op landelijk en op regionaal niveau overleg met de consumentenorganisaties. Op landelijk niveau wordt in het LCO (Landelijk Consumenten Overleg, voor stads- en streekvervoer) en in het LOCOV (NS-zaken) gesproken over het «eindbeeld» van de OV-chipkaart. Op regionaal niveau hebben de ROCOVS een formele stem.

4

*Onderschrijven alle partijen (zowel bestuurders als vervoerders) de voorliggende actualisatie van het Aanvalsplan OV-chipkaart? Zo nee, welke partijen onderschrijven het plan niet en wat zijn de redenen daarvoor?*

In de regiegroep OV-chipkaart is het geactualiseerde Aanvalsplan besproken en geaccordeerd. Alle betrokken partijen staan achter de inhoud. Alle bij de introductie betrokken partijen hebben de bereidheid uitgesproken om concrete voorstellen te doen die moeten leiden tot een verdere succesvolle introductie van de OV-chipkaart.

5

*Hoe staat het op dit moment met de EGI-aanvraag door TLS? In welke fase bevindt deze aanvraag zich en voorziet u problemen om deze aanvraag rond te krijgen?*

Op 3 september 2008 heeft TLS na informele gesprekken officieel een vergunning als EGI (Elektronische Geld Instelling) aangevraagd bij De Nederlandsche Bank (DNB). De aanvraag loopt nog. Er zijn diverse vragenrondes geweest bij TLS, wat de doorlooptijd (die officieel 13 weken bedraagt) verlengt. DNB heeft aangegeven niet te kunnen uitsluiten dat de behandeling van de aanvraag vertraging oploopt.

6

*Wat zijn de gevolgen voor TLS indien er nog geen EGI-status is verstrekt op het moment dat deze wel strikt noodzakelijk is? Worden er sancties opgelegd en zo ja, welke en door wie?*

Het is aan DNB als toezichthouder hoe hiermee wordt omgegaan. TLS heeft mij aangegeven dat zij DNB volledig op de hoogte houdt van de uitrol van het systeem en de ontwikkeling van de hoeveelheid uitstaande elektronische gelden.

7

*Wanneer schat u in dat de bovengrens van € 6 000 000 aan openstaande kredieten via de OV-Chipkaart bereikt wordt? Kan er na het bereiken van deze grens verder worden gegaan met het gebruik van de OV-chipkaart wanneer er geen sprake is van een EGI-status van TLS? Werpt het bereiken van deze grens zonder dat er sprake is van een EGI-status beperkingen op voor de verdere uitrol van de OV-chipkaart? Zo ja, welke? Zo nee, wat is dan het belang van een dergelijke EGI-status?*

Het is heel goed mogelijk dat binnen afzienbare termijn de grens van € 6 miljoen uitstaand saldo wordt overschreden. TLS heeft DNB geïnformeerd over een mogelijke overschrijding na afsluiting van het metrosysteem in

Rotterdam. DNB en TLS zijn in overleg met elkaar over de vergunningverlening. Het is de verantwoordelijkheid van DNB er op toe te zien of, en zo ja, welke actie zij zal ondernemen indien de grens van € 6 miljoen uitstaand saldo wordt overschreden.

8

*Eén van de voorwaarden die worden genoemd voor het verkrijgen van de EGI-status van TLS heeft betrekking tot de gebruikte codering van het betalingssysteem. Hierbij wordt gesproken over een geheim algoritme. Inmiddels is echter duidelijk geworden dat er sprake is van een gekraakt (geheim) algoritme. Acht u het mogelijk om een certificering te krijgen van De Nederlandsche Bank voor een betalingssysteem dat gekraakt is?*

De vergunningverlening is een zaak van DNB. Zij beoordeelt geheel onafhankelijk de aanvraag. Gezien de onafhankelijkheid acht ik het niet mijn rol hierover te oordelen.

9

*Heeft TLS een EDP audit (Electronic Data Processing) doorlopen? Zo nee, waarom niet en welke gevolgen kan dit hebben voor de aanvraag van de EGI-status? Zo ja, door welke organisatie is de audit uitgevoerd en is deze succesvol doorlopen?*

In de afgelopen jaren zijn bij TLS diverse EDP Audits uitgevoerd. Gezien de hoge mate van automatisering is een EDP Audit standaard onderdeel van de jaarlijkse werkzaamheden van de accountant. Daarnaast zijn er diverse EDP onderzoeken uitgevoerd, zoals een SAS-70 type II onderzoek dat jaarlijks wordt herhaald. Dit wordt uitgevoerd door een gerenomeerd accountantskantoor in lijn met de vaktechnische richtlijnen die gelden voor dergelijke onderzoeken. Alle onderzoeksrapporten zijn aan DNB ter beschikking gesteld als onderdeel van het vergunningsdossier.

10

*Indien de EDP audit niet succesvol is verlopen, op welke onderdelen hebben zich problemen voorgedaan? Zijn de gegevens over deze audit openbaar gemaakt? Zo ja, waar zijn deze te vinden? Zo nee, waarom niet en gaat u bij TLS aandringen op het zo spoedig mogelijk openbaar maken van deze gegevens?*

Indien onderzoeken, zoals een EDP-audit, leiden tot bevindingen dan worden deze geclassificeerd en middels een actielijst opgevolgd. Dit is een regulier auditproces dat ook binnen TLS op die manier werkt. Ter borging van het geheel is een Audit Committee ingesteld. Vanwege het bedrijfskritische karakter zijn de onderzoeken en onderzoeksresultaten niet publiek beschikbaar.

11

*Wat is op dit moment de waarde van de EMSSO richtlijn voor de Nederlandse OV- chipkaart met betrekking tot het verkrijgen van de EGI-status?*

In de brief aan uw Kamer van 24 juni 2008 is gemeld dat de EMSSO richtlijn geen internationaal verplichte standaard is. DNB heeft een eigen oversicht kader ontwikkeld (zie hiervoor ook de brief aan uw Kamer van 24 juni 2008, kenmerk 23 645, nr. 225). Hierin is naar mij bekend geen verandering opgetreden.

12 en 13

*Bent u op de hoogte van het feit dat Oostenrijk recent nadrukkelijk heeft gesteld dat de EMSSO bindend is?*

*Hoe verhoudt dit Oostenrijkse besluit zich tot uw eerdere uitspraken in antwoord op schriftelijke vragen van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat d.d. 20-06-08?*

*Kunt u in dit verband expliciet ingaan op de volgende passage:*

*«Het EMSSO rapport is door de ECB niet aangemerkt als een internationaal geaccepteerde standaard die bij de uitvoering van oversight kan worden gebruikt. Door de ECB is in 2005 nog een pilot uitgevoerd naar de praktische bruikbaarheid van het EMSSO-rapport voor de toetsing van elektronisch geldproducten. Deze pilot heeft uitgewezen dat de bruikbaarheid van EMSSO voor het uitvoeren van oversight gering is.»*

*Kunt u uw antwoord onderbouwen?*

Oostenrijk heeft al geruime tijd in haar nationale wetgeving opgenomen, dat zij door de ECB uitgevaardigde standaarden bindend verklaart in haar nationale context (dus voor Oostenrijkse systemen en producten die alleen in Oostenrijk worden gebruikt). In dit Oostenrijkse beleid en wetgeving is voor zover bekend, recent geen wijziging opgetreden.

Door de ECB opgestelde en gepubliceerde standaarden over veiligheid van betaalsystemen en betaalproducten (waaronder de EMSSO voor elektronischgeldsystemen) zijn bindend voor systemen en producten die een werking hebben in het hele eurogebied. Systemen en producten die slechts een nationale werking hebben, vallen onder de verantwoordelijkheid van de betreffende nationale centrale bank. De nationale centrale bank kan er voor kiezen om deze standaarden integraal, aangepast of helemaal niet te gebruiken bij het oversight op betaalproducten. DNB heeft ervoor gekozen om, met inachtneming van bestaande ECB standaarden, een eigen oversightkader te ontwikkelen voor betaalproducten in Nederland. In Nederland zijn verder de bindende (wettelijke) voorschriften voor elektronisch geldinstellingen opgenomen in de Wet op het financieel toezicht (welke voorschriften voortvloeien uit de Europese richtlijn 2000/46/EG).

14 en 15

*Is er contact geweest tussen u en de Europese Commissie of een andere Europese instelling omtrent de gevolgen van de Europese regels voor een mogelijke EGI-status voor TLS?*

*Bent u op de hoogte van het feit dat er op 19 januari aanstaande tijdens de Ecofin Raad wordt gesproken over de Richtlijn inzake toezicht op elektronisch geld (Kamerstuknummer 22 112, nr. 740, fiche 1). Welke gevolgen kunnen aanpassingen van de huidige Europese regels hebben op de protocollen rondom de EGI-verplichting met betrekking tot de Nederlandse OV-chipkaart?*

Op dit moment wordt in de Raad en in het Europees Parlement gesproken over herziening van de richtlijn over elektronisch geld. Het ministerie van Financiën neemt hierin het voortouw. Er is nog geen definitief voorstel voorhanden. De aanpassing van de richtlijn is bedoeld om deze duidelijker te maken en om deze af te stemmen op de overkoepelende richtlijn betaaldiensten. Er is niet met zekerheid vast te stellen welk effect de aanpassing van de richtlijn heeft. Niet valt uit te sluiten dat de aanpassing van de richtlijn dus gevolgen heeft voor de reikwijdte van de richtlijn (en daarmee de reikwijdte van de Nederlandse wetgeving voor elektronische geldinstellingen).

16

*De NS meldde tijdens het rondetafelgesprek van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat d.d. 14 januari 2009 dat zij een instaptarief wil gaan hanteren van minimaal € 10 (voor reizigers waarvan gegevens bekend zijn) en € 20 (voor anonieme reizigers). Wat is uw mening over het feit dat*

*er een instaptarief wordt gerekend dat bijna twee keer zo hoog is als het maximaal te berekenen tarief (aangezien er alleen getest wordt op het traject Lelystad-Schiphol en er derhalve maximaal € 10,70 kan worden afgeschreven?*

NS gaat tijdens een testperiode ervaring opdoen met het instaptarief in haar proefbedrijf. Dit «proefbedrijf start op de» Flevolijn en wordt uitgebreid naar landelijk reizen op saldo. Het instaptarief dat wordt gehanteerd is vooralsnog vastgesteld op een bedrag van 10 euro voor de haar bekende klanten en 20 euro voor klanten van wie het bedrijf de gegevens niet heeft. De genoemde instaptarieven zijn gebaseerd op de situatie dat er landelijk gereisd kan worden met de OV-Chipkaart bij NS. De vaste groep testreizigers die aan het proefbedrijf meewerkt, doet dit op vrijwillige basis. Zij weten dat er een instaptarief van € 20 wordt gehanteerd als zij anoniem willen blijven en € 10 als zij bekend zijn. Voor NS is van belang om de ervaringen van een zoveel mogelijk representatieve testgroep te kunnen evalueren. De genoemde instaptarieven zijn nog niet definitief. De ervaringen uit het proefbedrijf worden meegewogen in de besluitvorming. NS beoogt bij het vaststellen van het instaptarief een redelijke balans te vinden tussen financieel risico en klantgemak.

17

*Hoe gaat de NS om met verkeerde transacties? Zal er over worden gegaan tot restitutie en over welk bedrag zal dit gebeuren?*

Als een reiziger bij NS vergeet uit te checken dan kan hij een beroep doen op coulance. Een dergelijk coulanceverzoek wordt van geval tot geval beoordeeld. In het proefbedrijf op de Flevolijn zal hier ervaring mee worden opgedaan. In de beginperiode wordt er ruimhartig met restitutieverzoeken omgegaan. Reizigers moeten immers nog wennen aan het uitchecken. Tegelijkertijd wordt geprobeerd om misbruik tegen te gaan. Wanneer coulance wordt toegepast, dan wordt het zo verrekend dat alleen de reis die gemaakt is wordt betaald.

18

*Indien er bij een bij de NS bekend zijnde klant € 10, wordt afgeschreven als instaptarief en deze het gehele parcours reist (van Lelystad naar Schiphol of vice versa) worden dan eventuele meerkosten van de reis betaald bij het uitchecken of zal dit later in rekening worden gebracht?*

Indien een klant een reis maakt die meer kost dan zijn instaptarief, dan wordt het meerdere bij het uitchecken van zijn OV-chipkaart afgeschreven. Stel dat in dit voorbeeld een reiziger een reis van 10,70 euro maakt, en hij heeft bij het inchecken een instaptarief van 10 euro betaald, dan wordt bij het uitchecken nog 0,70 euro afgeschreven van het saldo, zodat in totaal 10,70 euro is betaald.

19

*Is het huidige systeem in staat om bij het uitchecken meer geld af te schrijven van de chipkaart dan reeds bij het inchecken is gedaan?*

Ja. Bij het inchecken op saldo wordt een borg voor de reis in rekening gebracht. Bij het uitchecken wordt het daadwerkelijk verschuldigde reisbedrag berekend op basis van de afgelegde reis en rekening houdend met kortingsproducten en/of abonnementen. Indien bij uitchecken het verschuldigde bedrag kleiner is dan de betaalde borg wordt het restant teruggestort bij het saldo op de kaart. Indien bij uitchecken het verschuldigde bedrag hoger is dan de betaalde borg wordt het restant van het saldo op de kaart afgeschreven. Zie ook het antwoord op de vorige vraag.

20

*Welk instaptarief zal de NS gaan rekenen bij een eventuele landelijke uitrol van de OV-chipkaart? Zal, dit ook ongeveer overeen komen met het dubbele van het tarief dat berekend gaat worden over de maximaal te bereizen afstand op een enkele reis? In dat geval zal het instaptarief rond de tachtig euro komen te liggen? Acht u het wenselijk wanneer er een dergelijk instaptarief wordt gevraagd voor het reizen met de trein? Kunt u uw antwoorden toelichten?*

Zoals aangegeven gaat NS ervaring opdoen met een instaptarief van 10 euro voor de haar bekende klanten en 20 euro voor klanten van wie het bedrijf de gegevens niet heeft. De definitieve vaststelling van de instaptarieven wordt bepaald op basis van de uitkomsten van het proefbedrijf. Voordat het instaptarief definitief wordt vastgesteld zal dit met de consumentenorganisaties worden besproken. Het uiteindelijke instaptarief zal nooit meer zijn dan de maximale prijs die binnen het NS-netwerk voor een enkele reis betaald kan worden.

Het instaptarief bij de landelijke uitrol zal dan ook niet overeen komen met het dubbele van het maximale tarief op de te bereizen afstand op een enkele reis. Dit laatste zou ik ook niet redelijk hebben gevonden.

21

*Aanvalsplan, p. 2) In het Aanvalsplan staat vermeld dat de reiziger niet meer vooraf betaalt met de OV-chipkaart, zoals dat wel het geval is met de strippenkaart. Het gehanteerde check-in-tarief (in veel gevallen € 4,-) is toch juist ook een manier van vooraf betalen?*

Het klopt dat voorafgaand aan de reis € 4,- van de kaart wordt afgeschreven. Direct na afloop wordt dit door het uitchecken verrekend met het tarief van de daadwerkelijk gemaakte reis. Het verschil met de strippenkaart is dat niet voor één enkele reis vooraf betaald wordt, zoals bij de OV-chipkaart, maar voor een groot aantal reizen.

22

*(Aanvalsplan, p. 2) Bewijst het hoge aantal € 4,- transacties die alleen al in Rotterdam plaatsvinden (> 220 000 in de eerste 11 maanden van 2008) niet dat het gebruik van de huidige OV-chipkaart ondoorzichtiger en daarmee oneerlijker is dan het gebruik van de strippenkaart?*

Het aantal incomplete transacties moet afgezet worden tegen de situatie met de strippenkaart. Ook bij het gebruik van strippenkaarten worden fouten gemaakt (afstempelen van teveel of te weinig strippen). Dit gold niet alleen bij de invoering van de strippenkaart, maar is nog steeds actueel. Bij de OV-chipkaart is inmiddels inzicht verkregen in het verkeerd gebruik van de OV-chipkaart als onderdeel van de incomplete transacties. Voor het onjuiste gebruik van de strippenkaart zijn geen gegevens bekend. Een vergelijking kan dus niet gemaakt worden.

23

*(Aanvalsplan, p. 2) In het Aanvalsplan wordt gesteld dat het betalen per kilometer duidelijker is dan het huidige systeem van betalen per zone. Uit eigen onderzoek blijkt dat er structurele verschillen kunnen zitten tussen de kosten van de heenreis en de kosten van de terugreis, ook als tussen dezelfde stations over exact hetzelfde traject is gereisd. Is dit niet juist onduidelijker voor de reiziger?*

Betalen per kilometer is duidelijker omdat de reiziger betaalt voor de afstand die daadwerkelijk wordt gereisd. De prijs voor een reis tussen bepaalde stations zowel op de heen- als op de terugreis is hetzelfde. In het



verleden is het wel eens voorgekomen dat er een verschil was tussen heen- en terugreis. Inmiddels is dit opgelost door aanpassing van de software. Van structurele verschillen is tot op heden in de Rotterdamse en Amsterdamse metro niets gebleken.

24

*(Aanvalsplan, p. 2) In het Aanvalsplan wordt gesteld dat de OV-chipkaart het reizen met het OV aantrekkelijker maakt voor mensen die nu weinig of geen gebruik maken van het OV. Dit staat haaks op de beweringen van dhr. van der Vlis van Reizigersorganisatie Rover tijdens het rondetafelgesprek van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat d.d. 14 januari 2009. Bovendien blijkt uit de cijfers over de situatie in Rotterdam dat vooral de frequente reizigers gebruik maken van de OV-chipkaart.*

- a. Leidt deze informatie niet tot de conclusie dat veel minder-frequente OV-gebruikers juist te maken krijgen met een extra drempel door de OV-chipkaart?*
- b. Hoe verhoudt deze informatie zich tot de beweringen in het Aanvalsplan?*

Met de OV-chipkaart wordt de drempel om met het OV te reizen kleiner. De reiziger kan immers in het gehele OV met dezelfde kaart reizen. Wanneer een reiziger eenmaal in het bezit is van een OV-chipkaart met saldo heeft hij/zij te allen tijde de beschikking over een geldig vervoerbewijs. Dat maakt het, ook voor een incidentele reiziger, makkelijker om van het openbaar vervoer gebruik te maken. Men hoeft niet, zoals nu het geval is, eerst een kaartje te kopen. Bovendien maakt automatisch opladen mogelijk dat men kan reizen zonder nog gebruik te hoeven maken van een machine om de OV-chipkaart op te laden. Deze voordelen doen zich vooral voor wanneer de OV-chipkaart in het gehele OV-systeem is ingevoerd. Een vlotte implementatie is voor de reiziger van belang om van de voordelen ten volle gebruik te maken.

25

*(Aanvalsplan, p. 3) De commissie Kist spreekt over aanzienlijke meerkosten door de opgelopen vertraging van introductie van de OV-chipkaart. De NS heeft echter geweigerd om gegevens te verstrekken.*

- a. Waarom heeft de NS geen medewerking verleend?*
- b. Hoe hoog schat u de extra kosten die zijn gemaakt door de NS?*
- c. Worden deze kosten volledig gedekt door de NS of wordt er een gedeelte verhaald op andere partijen?*
- d. Indien er kosten worden verhaald op andere partijen, om welke partijen gaat dit dan, hoe hoog zijn deze verhaalde kosten en hoe zijn deze verdeeld?*

De aanleiding voor het onderzoek van de Commissie Kist ligt in het domein van de stads- en streekvervoerders. Ten tijde van het gereed komen van het Aanvalsplan gaven de streekvervoerders aan dat zij geconfronteerd werden met onzekerheden in het OV-chipkaartproject. Deze onzekerheden zouden kunnen leiden tot meerkosten. Om deze problematiek inzichtelijk te maken, is door de regiegroep OV-chipkaart besloten hier nader onderzoek naar te laten uitvoeren. NS is niet meegenomen in dat traject omdat de onzekerheden zich daar niet voordeden. Of er bij NS meerkosten zijn gemaakt is mij niet bekend, er is geen enkel signaal ontvangen dat men niet in staat is om met de eigen ter beschikking staande middelen, waaronder het FENS, de OV-chipkaart verder uit te rollen.



26

*(Aanvalsplan, p. 4) In het Aanvalsplan staat dat het van belang is dat de diverse regio's goed contact hebben met elkaar om zo tot een goede uitwisseling van ervaringen te komen.*

- a. Vindt dit overleg ook plaats tussen de verschillende vervoersbedrijven? Zo ja, tussen welke? Zo nee, gaat u bij de vervoersbedrijven aandringen op betere onderlinge communicatie?*
- b. Worden hier ook de private vervoersbedrijven bij betrokken? Kunt u uw antwoord toelichten?*

Het belang van een adequate kennisdeling wordt door alle betrokken overheden en vervoersbedrijven onderkend. De implementatiegroep OV-chipkaart, waarin de overheden en vervoersbedrijven zitting hebben van die gebieden waar nu als eerste de OV-chipkaart verder geïntroduceerd gaat worden, neemt de kennisuitwisseling voortvarend ter hand. In december 2008 en in januari 2009 zijn de eerste kennisdelingssessies georganiseerd. Alle vervoersbedrijven (inclusief NS en TLS) en alle overheden worden daar voor uitgenodigd. Bovendien worden deze sessies georganiseerd voor bestuurders, als ook voor mensen die in de uitvoering werken aan de introductie van de OV-chipkaart in de verschillende gebieden.

27

*(Aanvalsplan, p. 4) Welke regio's zitten er precies in de implementatiegroep en welke planning is er precies vastgesteld voor de verdere uitrol van de OV-chipkaart? Zijn de risico's bij een dergelijk grote groep niet veel te groot in dit vroege stadium waarin er nog weinig ervaring is opgedaan?*

In de implementatiegroep zitten momenteel alle stadsregio's (Stadsregio Rotterdam, Stadsregio Amsterdam, Stadsgewest Haaglanden, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, Bestuur Regio Utrecht, Stadsregio Twente, Stadsregio Arnhem-Nijmegen) en vijf provincies (Noord-Holland, Zuid-Holland, Gelderland, Flevoland, Friesland en Utrecht). Over de wijze waarop de OV-chipkaart in 2009 verder wordt geïntroduceerd zijn in de regiegroep OV-chipkaart de volgende afspraken gemaakt. Door de implementatiegroep (vervoerders/decentrale overheden en NS) onder leiding van de heer Verbeek wordt de uitrolplanning opgesteld. Deze zal vervolgens worden besproken door de Stuurgroep Decentrale Implementatie (hierin zitten de koepelorganisaties IPO/SkVV en op uitnodiging vervoerders). Het uitgangspunt bij het opstellen van dit plan is dat de implementatie gebaseerd wordt op logische samenhangende vervoersgebieden op basis van een referentiebeeld van het systeem. Tweede uitgangspunt dat wordt gehanteerd bij de implementatie is dat tussen het moment van het uitzetten van het NVB in de eerste regio(s) en het operationeel hebben van het OV-chipkaartsysteem in de provincies maximaal één jaar zit. Deze uitgangspunten borgen een zorgvuldige implementatie. Door de actieve kennisdeling en de gecoördineerde regie op de implementatie worden bovendien waarborgen ingebouwd dat op basis van voldoende ervaring de landelijke introductie van de OV-chipkaart wordt verzorgd. De Stuurgroep eveneens onder leiding van de heer Verbeek heeft aangegeven in de loop van de maand februari 2009 de opzet voor deze planning bij mij aan te leveren. Zodra ik deze ontvang, zal ik u hierover nader informeren.

28

*(Aanvalsplan, p. 4) Waarom is er niet voor gekozen om de vervoerders in een adviserende rol bij de implementatiegroep te betrekken, net zoals bij de Stuurgroep Decentrale Implementatie?*

In de implementatiegroep hebben ook de vervoerders zitting van die gebieden waar de OV-chipkaart als eerste geïntroduceerd zal worden. Het doel van de implementatiegroep is het contact tussen concessieverlener (decentrale overheden) en concessienemers (vervoerders) optimaal te faciliteren en op elkaar af te stemmen. Vervoerders zijn kortom actief betrokken in de implementatiegroep.

29

*(Aanvalsplan, p. 4) Waarom hebben de vervoerders geen formele rol gekregen binnen de Stuurgroep Decentrale Implementatie?*

De Stuurgroep Decentrale Implementatie heeft als belangrijke taak om vanuit de opdrachtgevende (decentrale) overheidsrol de introductie van de OV-chipkaart te coördineren. De decentrale overheden zijn opdrachtgevende partij richting vervoerders als het gaat om de introductie van de OV-chipkaart. Bij deze rolverdeling past een nauwe samenwerking tussen opdrachtgevers en opdrachtnemers. Hierin is voorzien doordat de vervoerders op uitnodiging van de voorzitter aansluiten bij de bespreking van onderwerpen die van belang worden geacht.

30

*(Aanvalsplan, p. 4). Mogen IPO en SkVV namens de provincies bindende afspraken vaststellen? Zo nee, hoe wordt voorkomen dat de gesloten akkoorden met elke decentrale overheid apart moeten worden uitonderhandeld?*

De Stuurgroep Decentrale Implementatie bestaat uit bestuurlijke vertegenwoordigers van IPO en SkVV onder voorzitterschap van Leen Verbeek. Afgesproken is dat de bestuurlijke vertegenwoordigers van IPO en SkVV besluiten mogen vaststellen, nadat deze voorstellen door deze vertegenwoordigers met hun respectievelijke achterbannen zijn afgestemd.

31

*(Aanvalsplan, p. 5) In het Aanvalsplan wordt gesproken over een «landelijke uitrol maximaal één jaar na complete invoering van de OV-chipkaart en uitzetten van het NVB in een vervoersregio».*

- a. Wat wordt exact onder complete invoering van de OV-chipkaart en uitzetten van het Nationaal Vervoersbewijs in een vervoersregio verstaan?*
- b. Wanneer bijvoorbeeld in stadsregio Rotterdam het Nationaal Vervoersbewijs is uitgezet voor de metro, tram en bus, maar niet voor de trein, is er dan gegarandeerd geen sprake van een complete invoering binnen deze regio?*

De verdere introductie van de OV-chipkaart wordt in 2009 ter hand genomen. Uitgangspunt is dat logische samenhangende vervoersgebieden de basis vormen voor de verdere uitrol van de OV-chipkaart. Onder een complete invoering van de OV-chipkaart en het uitzetten van het NVB in een vervoersregio wordt verstaan dat in een gebied waar één vervoersautoriteit verantwoordelijk is voor alle vervoersmodaliteiten die daar aanwezig zijn de OV-chipkaart het enige vervoerbewijs is. Bovenstaande uitspraak heeft betrekking op het stads- en streekvervoer.

Wanneer sprake zou zijn van het uitzetten van het NVB voor bus, tram en metro in de stadsregio Rotterdam en NS het OV-chipkaartsysteem in de trein in dat gebied nog niet (volledig) operationeel heeft, is er de facto sprake van een complete invoering van het OV-chipkaartsysteem. Immers bij alle vervoersmodaliteiten waarvoor de stadsregio Rotterdam verantwoordelijk is, is de OV-chipkaart het enige vervoerbewijs. Het regionale implementatieplan, dat de Stuurgroep Decentrale Implementatie opstelt, zal de precieze plannen inzichtelijk maken.

32

*(Aanvalsplan, p. 5). Is de harde eis, dat tussen het moment van het uitzetten van het Nationaal Vervoersbewijs in de eerste regio('s) en het operationeel hebben van het OV-chipkaartsysteem in de provincies maximaal één jaar mag zitten, wel reëel, gezien de vele onzekerheden die nog bestaan over de uitkomsten van de implementatie in de twee eerste implementatiegebieden en de vele andere onzekerheden en afwijkende situaties in de andere gebieden?*

In de regiegroep OV-chipkaart is het uitgangspunt, dat tussen het moment van het uitzetten van het Nationaal Vervoersbewijs in de eerste regio('s) en het operationeel hebben van het OV-chipkaartsysteem in de provincies maximaal één jaar mag zitten, vastgesteld. Decentrale overheden en vervoerders hebben met de uitvoeringsorganisatie een structuur neergezet die voldoende waarborgen biedt om kennis te delen en te leren van de ervaringen in de eerste implementatiegebieden. Partijen committeren zich aan deze implementatietermijn om er voor te zorgen dat de reiziger binnen een afzienbare termijn in heel Nederland met de OV-chipkaart kan reizen.

33

*(Aanvalsplan, p. 5) Welke gevolgen worden voorzien voor het geval dat de harde eis van één jaar tussen het moment van uitzetten van het Nationaal Vervoersbewijs en het operationeel hebben van de OV-chipkaart in de regio's niet wordt gehaald?*

Op dit moment zijn er geen indicaties dat partijen de gestelde termijnen niet kunnen verwezenlijken. Het regionale implementatieplan dat binnenkort door de Stuurgroep Decentrale Implementatie aan mij wordt aangeleverd zal verder inzicht bieden hoe decentrale overheden en vervoerders binnen de afgesproken kaders de introductie van de OV-chipkaart verder ter hand nemen.

Mocht blijken dat de afgesproken termijnen niet gerealiseerd kunnen worden, dan zullen de bij de invoering van de OV-chipkaart betrokken partijen onderzoeken wat daarvan de oorzaken zijn. Eerst dan zullen de eventuele gevolgen bezien kunnen worden.

34

*(Aanvalsplan, p. 5) Aan de hand van welke criteria wordt bepaald of decentrale overheden wel of niet zullen vasthouden aan de inhoud van boeteclausules die in sommige concessies zijn opgenomen? Wat is het nut van boeteclausules als deze niet bindend zijn? Indien decentrale overheden een eigen inschatting mogen maken of er aanleiding is om vast te houden aan de inhoud van boeteclausules, is er dan geen sprake van rechtsongelijkheid tussen de verschillende regio's?*

De inhoud van de concessies tussen decentrale overheden en vervoerders is de verantwoordelijkheid van decentrale overheden. Het is aan elke decentrale overheid zelf om te bepalen of zij vast houden aan de boeteclausules of niet. Wel hebben de bestuurlijke vertegenwoordigers van IPO en SkVV hun respectievelijke collega's opgeroepen om het gebruik van de boeteclausules te bezien vanuit de voortgang die elke vervoerder zelf heeft geboekt bij de introductie van de OV-chipkaart, die per regio kan verschillen. In die zin hoeft er geen sprake te zijn van rechtsongelijkheid. Overigens zal in de Stuurgroep Decentrale Implementatie ook het gebruik van de boeteclausules aan de orde komen.

35

*(Aanvalsplan, p. 5) Moeten deze boeteclausules, die in sommige concessies zijn opgenomen, ervoor zorgen dat vervoerders meewerken aan de planning die de overheid bepaalt?*

De boeteclausules die in de concessies tussen decentrale overheden en de vervoerders zijn afgesproken, zijn inderdaad bedoeld om ervoor te zorgen dat vervoerders de in de concessie afgesproken vervoersafspraken nakomen. Eén van de afspraken betreft het introduceren van het OV-chipkaartsysteem.

36

*Is er al informatie bekend over de hoogte van eventuele boeteclausules die kunnen worden opgelegd indien vervoerders zich niet aan de vastgestelde planning houden? Zo ja,*

*a. Hoe hoog zullen deze boetes zijn?*

*b. Op welke basis wordt de hoogte van deze boetes vastgesteld en welke criteria zullen hier worden gehanteerd?*

*c. Hoe worden de geïnde boetes verdeeld en worden deze boetes goormerkt?*

De inhoud van de vervoersconcessies tussen decentrale overheden en vervoerders zijn de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden. De inhoud van de vervoersconcessies is bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat niet bekend, anders dan via de aanbestedingsmonitor. Hierin staan onder andere gegevens over de looptijd van de contracten en in het algemeen de voorwaarden waaronder die zijn verleend. Een groot deel van de contracten bevat vertrouwelijke informatie (waaronder de informatie over boetes). Deze vragen zijn door mij dan ook niet te beantwoorden.

38

*(Aanvalsplan, p. 5) Wat is de rol van de opdrachtnemer in de concessies?*

De concessie wordt afgesloten tussen een decentrale overheid en een vervoerder. De decentrale overheid geeft opdracht tot het verrichten van bepaalde vervoersdiensten en is daarmee opdrachtgever. De vervoerder die in geval van aanbesteding de concessie wint, accepteert de voorwaarden uit de concessie en is daarmee de opdrachtnemer. Na het sluiten van het contract en het ingaan van de concessieperiode is zijn rol het uitvoeren van de concessie.

39

*(Aanvalsplan, p. 6) U heeft aangegeven dat u achter het eindbeeld van de consumentenorganisaties staat. Welke actieve rol heeft u uzelf toegedicht bij het bereiken van het door de consumentenorganisaties geformuleerde einddoel, waar u achter zegt te staan? Acht u deze doelen nog steeds haalbaar?*

Ik heb aangegeven in grote lijnen achter het door de consumentenorganisaties opgestelde eindbeeld te staan. Daarbij heb ik aangegeven dat niet op alle punten volledige overeenstemming kan worden bereikt. De consumentenorganisaties realiseren zich dat. Besloten is om met alle betrokkenen verder te praten over dit eindbeeld.

Onder mijn leiding voeren de consumentenorganisaties, de decentrale overheden, de OV-bedrijven en TLS gesprekken om te komen tot een gemeenschappelijk gedragen eindbeeld. Daarbij horen procesafspraken over het bereiken van een oplossing met betrekking tot de openstaande

punten. Naar verwachting zullen de gesprekken over het eindbeeld medio februari 2009 kunnen worden afgerond.

40

*(Aanvalsplan, p. 6) Acht u het wenselijk dat de uit het overleg gestapte consumentenorganisaties weer gaan deelnemen aan de gesprekken met de betrokken partijen binnen de regiegroep? Zo ja, bent u bereid om hier een actieve rol in te spelen? Zo ja, hoe denkt u dit te bereiken?*

De consumentenorganisaties maken geen deel uit van de regiegroep. Ik vind het belangrijk dat de consumentenorganisaties weer gaan deelnemen aan het landelijk overleg aan de invoering van de OV-chipkaart. Zie voor mijn aanpak het antwoord op vraag 39. Wel hebben de decentrale overheden uit de implementatiegroep het initiatief genomen om op korte termijn de consumentenorganisaties uit te nodigen voor een kennisdelingsbijeenkomst over de OV-chipkaart.

42

*(Aanvalsplan, p. 7) Waarom heeft u zo lang gewacht met het ingaan op de toenadering van de medewerkers van de Radboud Universiteit in uw richting?*

In het najaar van 2008 heeft de Radboud Universiteit haar nieuwe bevindingen gemeld aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Daarna is direct contact opgenomen met de AIVD en met de Radboud Universiteit. De contacten over de technische achtergronden zijn steeds via de AIVD gelopen, dus niet direct tussen het Ministerie en de Radboud Universiteit. De redenen daarvan zijn dat de AIVD meer technische kennis tot haar beschikking heeft. Er is dus voortdurend aandacht gegeven aan het onderwerp.

41 en 43

*(Aanvalsplan, p. 7) De heer Jacobs, Hoogleraar aan de Radboud Universiteit Nijmegen, noemde tijdens het rondetafelgesprek van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat d.d. 14 januari 2009 deze OV-chipkaart door de grote problemen met de beveiliging een open portemonnee. Hij beschouwde de kaart als een verloren zaak. Deelt u deze mening? Kunt u uw antwoord onderbouwen?*

*(Aanvalsplan, p. 7) Tijdens het rondetafelgesprek van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat d.d. 14 januari 2009 demonstreerden medewerkers van de Radboud Universiteit Nijmegen hoe de OV-chipkaart te lezen, te kraken en te klonen valt.*

- a. Bent u geschrokken van de eenvoudige wijze waarop dit mogelijk is?*
- b. Acht u het verantwoord om verder te gaan met deze OV-chipkaart nu duidelijk is hoe eenvoudig en met welke beperkte middelen deze OV-chipkaart gekraakt kan worden?*
- c. Gaat u actie ondernemen om de kaart beter te beveiligen? Kunt u uw antwoord op ieder van de bovenstaande vragen toelichten?*

Het is mij door contacten met de Radboud Universiteit en met anderen bekend dat de kaart gekraakt is, gekloond kan worden en de inhoud van de kaart gemanipuleerd kan worden. De beveiligingsmaatregelen in de backoffice van TLS werken zodanig dat een OV-chipkaart waarmee is gefraudeerd wordt gedetecteerd en onmiddellijk op de blokkeringslijst wordt gezet. Op dit moment is er echter nog geen fraude geconstateerd en heeft risico-analyse door RHUL uitgewezen dat een criminele business case nu nog niet voor de hand ligt.

Het risico bij het plaatsvinden van (grootschalige) fraude ligt geheel bij de vervoerders. OV-bedrijven en TLS bereiden aanvullende beveiligingsmaatregelen voor alsmede een landelijk migratieplan die ingezet kunnen

worden indien dat noodzakelijk mocht blijken. Dit plan wordt in juni 2009 opgeleverd en zal vervolgens door RHUL getoetst worden. Tegelijkertijd is in Rotterdam een getoetst regionaal fraudebeheersingsplan operationeel. Onderdeel van dit plan is ook de strafbaarheid van het misbruik van een OV-chipkaart en de afspraken die hierover zijn gemaakt met het Openbaar Ministerie. Bovenstaande in oogschouw nemend is het besluit om de uitrol van het OV-chipkaartsysteem voort te zetten op basis van de huidige chip zorgvuldig afgewogen en met de nodige waarborgen omkleed.

44

*(Aanvalsplan, p. 7) De TNO-onderzoeken en de contra-expertises naar de beveiliging van de OV-chipkaart hadden als conclusie dat er een eventualiteitenplan moest worden opgesteld om te migreren naar een andere chip indien dit noodzakelijk blijkt te zijn. De toets door het RHUL zal echter pas in bij oplevering in de zomer van 2009 plaatsvinden.*

- a. *Waarom is er dan toch al gekozen om het Nationaal Vervoersbewijs in Rotterdam uit te zetten?*
- b. *Indien de fraude in Rotterdam met de OV-chipkaart onbeheersbaar blijkt te zijn op de eerste dag (29 januari as.), kan er dan onmiddellijk worden gemigreerd naar een andere chip?*
- c. *Zo ja, kunt u de exacte scripts voor een dergelijk scenario openbaar maken?*
- d. *Zo nee, acht u het verantwoord om het Nationaal Vervoersbewijs in Rotterdam uit te zetten terwijl er nog geen goed eventualiteitenplan is? Kunt u uw antwoord op ieder van de bovenstaande vragen toelichten?*

Het uitzetten van het Nationaal Vervoersbewijs in Rotterdam is de laatste fase in de pilot om ervaringen op te doen hoe het systeem werkt bij uitsluitend gebruik van de OV-chipkaart. Deze pilot levert de nodige ervaringen op voor het uitzetten van het Nationaal Vervoersbewijs in andere regio's.

Om de veiligheid van de OV-chipkaart te waarborgen tot het moment dat er een getoetst migratieplan opgeleverd wordt, beschikt Rotterdam over een getoetst regionaal fraudebeheersingsplan. Dit plan voorziet in de maatregelen die genomen moeten worden op het moment dat er sprake is van (grootschalige) fraude in Rotterdam. Er kan echter op dat moment niet onmiddellijk gemigreerd worden naar een andere chip. Het migratieplan bereidt een dergelijke migratie voor. In het migratieplan wordt nader vastgesteld hoe lang deze periode zal zijn.

Gezien het bovenstaande acht ik het besluit om het Nationaal Vervoersbewijs in de Rotterdamse metro uit te zetten dan ook verantwoord.

45

*(Aanvalsplan, p. 9) In het aanvalsplan gaat u in op de privacy.*

- a. *Hoe is de privacy geregeld?*
- b. *Waar zitten de pijnpunten?*
- c. *Waarom wordt er een termijn van 7 jaar gehanteerd waarbij alle gegevens worden bewaard?*
- d. *Zijn persoonlijke gegevens nog wel voldoende beschermd nu gebleken is dat de kaart relatief eenvoudig te kraken is?*
- e. *Heeft u contact met het CBP gehad over de gevolgen voor de privacy nu blijkt dat de OV-chipkaart relatief eenvoudig en snel te kraken is?*
- f. *Zo ja, wat was hun reactie en voorzien zij problemen met de privacy van de kaart nu deze te kraken blijkt?*

- a. De omgang met en bescherming van persoonsgegevens van burgers is geregeld in de Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp). In het Aanvalsplan van 29 februari 2008 is met vervoerders afgesproken dat zij de 5 onderzoeksbevindingen van het CBP over de OV-chipkaart zullen naleven en zo aan de Wbp kunnen voldoen. Het CBP heeft mij



bij brief van 6 november 2008 bevestigd dat het voorstel van de OV-bedrijven voldoet aan de eisen van de Wbp. Uw kamer heb ik een afschrift van deze brief toegestuurd. Het CBP ziet toe op de naleving van de wet. Zo heeft het CBP eind 2008 onderzoek verricht bij de RET. Het resultaat van het onderzoek was dat de RET voldoet aan de eisen van de Wbp en dat er geen aanleiding is tot het nemen van vervolgstappen.

- b. Het CBP toetst of aan de wet is voldaan en of knelpunten zijn weggenomen. Zoals ik onder vraag 45a heb aangegeven heeft het CBP in haar onderzoeken geen pijnpunten geconstateerd.
- c. Op grond van de Algemene wet inzake rijksbelastingen (Awr) geldt een algemene bewaarplicht van 7 jaar voor gegevens en daarop gebaseerde kosten waarvoor een fiscale faciliteit geldt. Werkgevers en werknemers hebben voor een fiscaal gunstige behandeling van reiskosten in het openbaar vervoer (bijvoorbeeld aftrekbaarheid, onbelaste vergoeding) een bewijsstuk nodig waaruit blijkt dat met het openbaar vervoer is gereisd. De belastingdienst en OV-sector bekijken onder voorzitterschap van mijn ministerie welke (reis)gegevens daarvoor nodig zijn en hoe lang die moeten worden bewaard. Een voorstel dat tegemoet komt aan zowel het privacybelang van de reiziger (beperking bewaartermijn en aantal gegevens) als het belang van fiscale controles (bewijs dat met het OV is gereisd), zal op in het eerste kwartaal van 2009 worden afgerond en volgens afspraak met het CBP worden besproken.
- d. Naar het oordeel van het CBP zijn er voor de privacy geen gevolgen als gevolg van het kunnen kraken van de kaart. Het CBP heeft geoordeeld dat de gemaakte afspraken met de vervoerders afdoende maatregelen bevatten om de privacy te waarborgen.
- e. Ja. Er is regelmatig gesproken over de stand van zaken op het privacydossier, waaronder de vragen die het CBP heeft gesteld aan de OV-sector over de privacy in relatie tot de beveiliging van het OV-chipkaartsysteem.
- f. Het CBP heeft naar aanleiding van het hacken in 2008 vragen gesteld aan TLS en NS. De antwoorden waren voor het CBP geen aanleiding tot verdere actie.

46

*(Aanvalsplan, p. 9) Is het wel eens voorgekomen dat informatie uit de databases is gevorderd met een beroep op de wet vordering gegevens? Zo ja, hoe vaak, door wie en wanneer?*

Het vorderen van gegevens waarop wordt gedoeld, is onderdeel van het daartoe gewijzigde Wetboek van Strafvordering. Het geeft de opsporingsambtenaar of het openbaar ministerie, al naar gelang de ernst van het misdrijf, de bevoegdheid om bepaalde, bij bedrijven opgeslagen gegevens van een persoon op te vragen in het kader van het opsporingsonderzoek. Onder die gegevens kunnen ook de met de OV-chipkaart geregistreerde reisgegevens vallen. Navraag bij TLS leert dat Justitie sinds inwerkingtreding van de wet in 2007 een aantal keer van haar bevoegdheid gebruik heeft gemaakt om gegevens op basis van voornoemde wet te vorderen bij TLS. TLS laat weten dat het voor dit soort vorderingen strikte procedures hanteert in lijn met de wet. Op dit moment wordt gemiddeld 1 keer per maand (of minder) een vorderingsverzoek gedaan.

47

*(Aanvalsplan, p. 11) Blijven de gereden kilometers de basis van het tarievenkader?*

De gereisde kilometers zijn de basis van de tarieven van de OV-chipkaart. Dat hoeven niet altijd de gereden kilometers te zijn. Op een groot verkeers-

plein rijdt een bus op de heenreis bijvoorbeeld maar een kwart van het plein en op de terugreis driekwart van het plein. Dat levert een verschil in kilometers op. Er worden daarom soms aanpassingen doorgevoerd om voor de heen- en terugrit dezelfde prijs in rekening te kunnen brengen

48

*(Aanvalsplan, p. 11) Welke middelen heeft u om sancties op te leggen wanneer er toch prijsverhogingen tijdens het eerste jaar na volledige uitrol worden doorgevoerd door een vervoerder?*

Met de decentrale overheden is in het Aanvalsplan afgesproken dat er in het eerste jaar na invoering van de OV-chipkaart geen prijsverhogingen (anders dan de normale indexering) worden doorgevoerd. De vervoerders en decentrale overheden gaan uit van de in het landelijk tarievenkader afgesproken opbrengstneutraliteit bij het maken van berekeningen ten behoeve van de vaststelling van de nieuwe tarieven. Ik ga er van uit dat de decentrale overheden zich aan de (onderlinge) afspraken zullen houden, ook in het belang van de reizigers. Ik heb geen instrumenten om de overheden dwingende sancties op te leggen als ze zich niet aan deze afspraken houden. Decentrale overheden en vervoerders zijn overigens wettelijk bevoegd de tarieven voor de OV-chipkaart te regelen in de concessie (decentralisatie). Decentrale overheden zien op de naleving van de concessie door de vervoerder toe, maar zijn daar zelf ook aan gebonden.

49

*(Aanvalsplan, p. 11) In het aanvalsplan gaat u in op de tarieven.*

- a. *Wat houdt het decentrale tarievenkader precies in?*
- b. *Is er sprake van verschillende tarieven in verschillende regio's?*
- c. *Zo ja, kunt u een overzicht geven van alle reeds bekende verschillen in tarieven?*
- d. *Leidt dit niet tot de wirwar van tarieven die u juist tracht te voorkomen?*
- e. *Acht u het wenselijk indien er verschillende tarieven worden gerekend voor vervoer met dezelfde modaliteiten maar met een andere vervoerder?*  
*Kunt u uw antwoord op ieder van bovenstaande vragen toelichten?*

- a. In bijlage 1 treft u een samenvatting aan van het ontwerp van het Landelijk Tarievenkader. Zoals ik heb aangegeven in mijn brief van 3 december 2008 (kamerstuk 23 645, nr. 270) vindt er over enkele onderdelen hiervan nog overleg plaats tussen de decentrale overheden en de OV-bedrijven.
- b. Ja, want de tarieven zijn op grond van de Wet personenvervoer 2000 een bevoegdheid van de verantwoordelijke overheid als concessieverlener. De concessieverlener kan besluiten om het vaststellen van de tarieven al dan niet onder randvoorwaarden over te laten aan de concessiehouder.
- c. Bekend is dat het basistarief voor reizen op saldo in het regionale openbaar vervoer voor 2009 is vastgesteld op € 0,75. De Stadsregio Amsterdam hanteert in 2009 een tarief van € 0,10 per kilometer, de Stadsregio Rotterdam € 0,115 en Haaglanden (voor het Haagse deel van Randstadrail) € 0,136 per kilometer. Daarnaast heeft elke overheid regionale tarieven voor incidentele reizigers, zoals toeristen. Er is geen landelijk overzicht van de op basis van de decentrale bevoegdheid vastgestelde tarieven.
- d. en e. In de Wet personenvervoer 2000 is tariefvrijheid voor de concessie

sieverleners geregeld. Deze wettelijke mogelijkheid kan ertoe leiden dat er verschillende tarieven bestaan.

50

*(Aanvalsplan, p. 11) Is er al overeenstemming bereikt tussen vervoerders, NS en centrale overheid over een alternatief voor de huidige stad- en streeksupplementen? Zo ja, hoe luidt deze overeenkomst? Zo nee, welke geschilpunten moeten nog worden opgelost en op welke termijn gaat dit gebeuren?*

Er vindt nog nader overleg plaats tussen betrokken partijen om te bepalen welke producten voor de reizigers wenselijk zijn en welke tarieven daarbij horen. Dit zal vermoedelijk in het eerste helft van 2009 gerealiseerd zijn. Dit hindert de pilot in Rotterdam en de situatie in Amsterdam niet omdat daar is besloten om de bestaande producten in de vorm van abonnementen te «verchippen».

51 en 52

*(Aanvalsplan, p. 13) Is er zicht op de eventuele meerkosten die volgen uit de keuzes die worden gemaakt ten aanzien van het distributienetwerk? (Aanvalsplan, p. 13). Hoe wordt omgegaan met eventuele meerkosten die volgen uit de keuzes ten aanzien van het distributienetwerk, mede in het licht van de bevindingen van de commissie Kist?*

De Stuurgroep Decentrale Implementatie, die bestaat uit decentrale overheden en waaraan ook vervoerders deelnemen, bereidt een voorstel voor een landelijk distributiekader voor. Dit voorstel richt zich op de inrichting van het derdennetwerk (niet zijnde wal- en boordapparatuur). Het kader voor het derdennetwerk wordt gevormd door de afspraken uit het aanvalsplan dat er sprake zal zijn van een voor de reizigers herkenbaar en uniform netwerk. De Stuurgroep is mede ingesteld om besluiten zo te nemen dat meerkosten voor decentrale overheden en vervoerders zoveel mogelijk worden vermeden.

53

*(Aanvalsplan, p.13) Verwacht u de komende tijd problemen met de distributie van de OV-chipkaart in Rotterdam, als vanaf 29 januari geen ander vervoerbewijs meer kan worden gebruikt in de Rotterdamse metro en nu slechts 35% van de Rotterdamse reiziger gebruik maakt van de OV-chipkaart? Is er extra personeel ingezet om de grote stroom aan reizigers van kaarten te kunnen voorzien.*

De RET verwacht geen problemen. Er zijn ongeveer 120 000 ritten per dag in de metro. Op 19 januari 2009 reisde 40% van de mensen in de metro op een OV-chipkaart. Belangrijker is echter het bezit van een OV-chipkaart dat uitkomt op ongeveer 70%. Dit betekent dat op 19 januari reeds 70% kon reizen met een OV-chipkaart.

Er zijn extra mensen ingezet om de reizigers te helpen met het aanvragen van OV-chipkaarten en het bedienen van de automaten. Naast de vijf verkoop- en informatiepunten met loketten en de servicewinkel van de RET op de Coolsingel zijn er mobiele verkooppunten die op andere stations worden gebruikt.

54

*Kunt u de criteria voor het definitief uitzetten van het Nationaal vervoersbewijs (NVB) volledig benoemen en per onderdeel duidelijk ingaan op de vraag of er nu in Rotterdam wordt voldaan aan deze criteria?*

De criteria voor het uitzetten van het NVB in Rotterdam met per onderdeel de criteria treft u aan in de brief aan uw Kamer van 31 oktober 2008 inzake mijn besluit het NVB in de Rotterdamse metro uit te zetten (Kamerstuk 23 645, nr. 261).

55

*Wat bedoelt u met een «uniform derdennetwerk»? Wie beslist er over het «uniforme derdennetwerk»?*

Onder een uniform derdennetwerk wordt verstaan uniformiteit door eenduidigheid in uiterlijke verschijningsvorm en bediening van de verschillende automaten. Decentrale overheden hebben aan TLS gevraagd om bij de certificering van de technische werking de apparatuur ook te beoordelen op het punt van uniformiteit. Hiermee wordt geborgd dat er geen apparaten worden geïnstalleerd die niet aan de uniformiteits-toets voldoen. Ik hanteer het distributienetwerk als één van de criteria waaraan voldaan moet zijn voordat het NVB in een regio kan worden uitgezet. Er wordt getoetst of de distributie in een regio op peil is in de zin dat er voor de reizigers voldoende verkooppunten aanwezig zijn. Bij deze toetsing wordt ook het oordeel van het regionale consumentenoverleg betrokken.

57

*Wanneer wordt de beslissing genomen of er uit beveiligingsoverwegingen gemigreerd moet worden naar een andere chip? Wordt deze beslissing in ieder geval genomen voor de landelijke uitrol?*

Het besluit om te migreren naar een andere chip ligt bij TLS en de vervoerders. In het migratieplan worden hiervoor de beslissingscriteria opgenomen. Dit besluit vindt niet noodzakelijkerwijs plaats vóór de landelijke uitrol. De beslissingscriteria zijn bedrijfseconomisch van aard, en klantacceptatie is één van de criteria. Het plan beschrijft ook op welke wijze de tijd tussen het constateren van grote fraude en het operationeel zijn van een nieuwe chip wordt opgevangen.

58

*Wordt er naar de noodzaak om naar een andere chip te migreren onderzoek gedaan in Rotterdam en Amsterdam?*

De ervaringen die opgedaan worden in Rotterdam en Amsterdam worden gedeeld met TLS en andere vervoerders. Deze ervaringen vormen daarvoor input voor de ontwikkeling van het migratieplan en het eventuele besluit om te migreren naar een andere chip.

59

*Hoe is de backoffice van de OV-chipkaart beveiligd? Hoe is richting de buitenwereld aangetoond dat de beveiliging goed geregeld is? Spelen er problemen in de backoffice? Zo ja, welke zijn dit en hoe kunnen deze worden opgelost?*

De backoffice is een omvangrijke ICT-omgeving waarin een veelheid aan beveiligingsmaatregelen op ICT-vlak zijn genomen. Dit betreft maatregelen zowel in de techniek als in de organisatie. Een voorbeeld van een organisatorische maatregel is de aanstelling van een security functionaris. Voorbeelden van technische maatregelen zijn logische toegangsbeveiliging, autorisaties op need-to-have basis, logging en netwerksegmentering. Zowel intern als extern worden regelmatig onderzoeken naar de kwaliteit van beveiliging uitgevoerd. Dit betreft onderzoeken naar de beveiligingsorganisatie en processen alsmede technische security implementatie onderzoeken. Voor laatstgenoemde wordt gebruik gemaakt van

geautomatiseerde tools, alsmede van «hackers». Nadere mededelingen over de beveiligingsmaatregelen alsmede de uitkomsten van de onderzoeken kunnen uit bedrijfsvertrouwelijke overwegingen niet worden gedaan.

60

*Hoe goed is de communicatie tussen de diverse regio's en TLS beveiligd? Hoe vindt deze communicatie exact plaats?*

De OV-bedrijven maken intern voor de communicatie tussen de gebruik-apparatuur (zoals poortjes) en het «hoofdkantoor» gebruik van interne netwerken. Ieder OV-bedrijf is middels een gesloten en beveiligd nationaal netwerk gekoppeld aan TLS om de transacties aan te bieden aan de back-office en de blokkeringslijsten te kunnen ontvangen. In de backoffice worden de transacties gecontroleerd op authenticiteit; hiervoor worden transactiebestanden digitaal ondertekend.

61

*Wie is verantwoordelijk voor de pilot in Rotterdam?*

De Stadsregio Rotterdam is verantwoordelijk voor de pilot in Rotterdam, waarbij vanzelfsprekend de RET een cruciale rol heeft in de uitvoering.

62

*Waarom wordt het Nationaal Vervoersbewijs in de Rotterdamse metro op een werkdag (vrijdag) uitgezet?*

De nationale vervoerbewijzen worden in de Rotterdamse metro uitgezet op donderdag, 29 januari 2009. Er is gekozen voor een werkdag omdat er dan voldoende medewerkers beschikbaar zijn om reizigers te helpen. De donderdag is gekozen omdat als er onverhoopt aanpassingen nodig zijn, dit op vrijdag en in het weekend daarna kan geschieden.

63

*Wordt er nagedacht over mogelijke overbelasting en «kortsluiting» van het systeem in Rotterdam, die zouden kunnen optreden wanneer in de Rotterdamse metro uitsluitend met de OV-chipkaart kan worden gereisd? Is het systeem getest op grote dagelijkse belasting?*

Bij de acceptatie van het systeem is getest op een grote dagelijkse belasting. Daarbij is gebleken dat het systeem de belasting van 300 000 transacties per dag kan verwerken.

64

*Wie beslist er over welke zorgpunten van de consumentenorganisaties worden meegenomen in het «eindbeeld» van de OV-chipkaart» en aan de hand van welke criteria wordt bepaald of verdere aanpassing van het systeem nog mogelijk is?*

De consumentenorganisaties hebben op basis van de 11 reizigerseisen een eindbeeld opgesteld. Dit eindbeeld is besproken met de overheden, OV-bedrijven en TLS. De decentrale overheden en OV-bedrijven zullen hier in de week van 9 februari 2009 op reageren. Kort daarna wordt dit gezamenlijke overleg voortgezet om te komen tot een gemeenschappelijk gedragen eindbeeld.

65

*Waarom moet er op regionaal niveau ook overlegd worden met de 2 consumentenorganisaties? Waarom geven de consumentenorganisaties regionale aandachtspunten niet via het landelijke overleg door?*

Vervoerders moeten op grond van artikel 31 van de Wet personenvervoer 2000 tenminste jaarlijks advies vragen aan consumenten over onderwerpen in de concessie. Daarbij is in de regel ook de decentrale overheid als concessieverlener betrokken voor een goede afstemming. Omdat concessies regionaal worden uitgevoerd en daarvoor regionale afwegingen gelden, wordt in regionaal verband door vervoerders en decentrale overheden met consumenten overlegd. Het landelijke consumentenoverleg (LCO) is voor alle betrokken partijen in het leven geroepen voor bespreking van en advisering over de landelijke aspecten van de afschaffing van de nationale strippenkaart en de invoering van de OV-chipkaart in de overgangsfase.

66

*In welke regio's verwacht u afwijkende situaties ten opzichte van Rotterdam en Amsterdam?*

Het streekvervoer wijkt met name in het landelijk gebied, onder meer betreffende de exploitatie en het reisgedrag, af van het openbaar vervoer in verstedelijkte gebieden als Rotterdam en Amsterdam. Het is daarom mogelijk dat er op die plaatsen afwijkende situaties zullen optreden. Als dat gebeurt zal dan worden bezien hoe hiermee moet worden omgegaan.

67

*Verwacht u dat de publieke opdrachtgevers van de OV-chipkaart de meerkosten zullen financieren? Hebt u hier richtlijnen voor bepaald? Wat is uw rol als opdrachtgevers en opdrachtnemers geen overeenstemming kunnen bereiken over de reeds gemaakte meerkosten?*

Het is niet gezegd dat er meerkosten zullen optreden. De aanbevelingen van de Commissie Kist zijn er juist op gericht om door een adequate uitvoeringsorganisatie meerkosten te voorkomen. Op basis van het rapport van de Commissie Kist hebben decentrale overheden en vervoerders in de regiegroep OV-chipkaart de volgende afspraken gemaakt:

- Over reeds gemaakte meerkosten maken opdrachtgevers (lees decentrale overheden) en opdrachtnemers (lees vervoerders) die het aangaan afspraken hoe met de meerkosten wordt omgegaan.
- Door decentrale overheden wordt een Stuurgroep Decentrale Implementatie 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.

Aan deze afspraken wordt nu uitvoering gegeven.

68

*Waaraan hebben de decentrale overheden tot nu toe de van rijkswege beschikbare middelen voor de OV-chipkaart besteed?*

In aanvulling op de werkzaamheden van het rapport van Commissie Kist heeft de Commissie een ronde langs decentrale overheden gemaakt om een toelichting te geven op de inhoud van haar rapport. Ook inventariseert de Commissie in welke mate decentrale overheden de door het rijk beschikbaar gestelde migratiegelden hebben besteed. Op dit moment zijn de resultaten van deze inventarisatie nog niet bekend. Zodra de Commissie hierover heeft bericht, zal ik u nader informeren.