

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA Den Haag

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
30 mei 2008	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
VenW/DGP/2008/5218	-
Onderwerp	
OV-chipkaart	

Geachte voorzitter,

Inleiding

Met deze brief kom ik mijn toezegging na u te informeren over het vervolg van de introductie van de OV-chipkaart na uitkomst van de resultaten van de contra-expertise van de Universiteit van London (RHUL). Na het verschijnen van de conclusies en aanbevelingen van de RHUL heb ik de betrokken partijen gevraagd hoe zij aankijken tegen het vervolg op de introductie van de OV-chipkaart. Hierop heb ik schriftelijk reacties gekregen van de decentrale overheden en OV-bedrijven. Op basis van deze reacties heb ik veelvuldig overleg gevoerd met de partijen.

De kern van de afweging die de betrokken partijen na het verschijnen van het RHUL-rapport hebben moeten maken is als volgt. De OV-chipkaart zal het OV-reizen in Nederland gemakkelijker maken. Vanuit de voordelen die het gebruik van de kaart biedt wensen partijen de kaart landelijk in te voeren op bus, trein, tram en metro. Ik onderschrijf dit streven. Tegelijkertijd is het voor mij van het grootste belang dat de gewenste introductie veilig verloopt en dat dit op een door de klant geaccepteerde manier gebeurt. Partijen onderschrijven mijn opvatting hierover en zoals in het Aanvalsplan OV-chipkaart is afgesproken zal ook de OV-ambassadeur met haar monitor klantacceptatie blijven toetsen hoe de reizigers het systeem waarderen.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

Op basis van deze afwegingen heb ik een uitrolscenario voor ogen, dat een adequaat evenwicht biedt tussen gewenste voortgang en benodigde zorgvuldigheid. Hieronder zet ik de verschillende onderdelen van het uitrolscenario voor u uiteen.

Voortgang introductie OV-chipkaart

De OV-bedrijven delen de conclusie van het RHUL dat een (overhaaste) overgang naar een nieuwe chip op dit moment niet noodzakelijk is, maar wel voorbereid moet worden. Immers, op dit moment is de omvang van dien aard dat het systeem niet interessant lijkt voor grootschalige fraude. Dit zou kunnen veranderen op het moment dat het systeem verder wordt uitgerold en daarmee een grotere omvang krijgt. De OV-bedrijven nemen derhalve de RHUL-aanbeveling over om een migratieplan¹ op te stellen voor de overgang naar een nieuwe chip.

Ik stuur daarbij op een uitrolscenario, waarbij de aanbevelingen uit het RHUL-rapport als leidraad worden genomen. Dit betekent dat de uitrol wordt voortgezet met de huidige chip met daarbij een goed functionerend fraudebeheersingsplan en een nog op te stellen migratieplan die een overgang van de huidige naar een nieuwe chip voorbereidt.

Met het migratieplan zijn TLS en OV-bedrijven voorbereid de overstap te maken naar een nieuwe chip met een aansluitend niveau van beveiliging. In het plan zijn tevens de beslissingscriteria opgenomen op basis waarvan tot migratie zal worden besloten, mocht dat nodig zijn. Ook maakt het plan helder hoe de tijd tussen het constateren van grote fraude en het operationeel zijn van een nieuwe chip wordt opgevangen. Waar zinvol werkt TLS bij het opstellen van het migratieplan samen met Transport for London (TfL). TfL werkt op dit moment ook met de Mifare classic chip. Fraude-ervaringen in Londen, waar 10 miljoen kaarten in omloop zijn, zijn tot op heden zeer beperkt en vormen daar geen aanleiding om een nieuwe chip in te voeren.

TLS en de OV-bedrijven hebben toegezegd dat de migratie naar een nieuwe chip plaatsvindt op het moment dat dit om bedrijfseconomische redenen én voor een reële klantacceptatie wenselijk is. De OV-bedrijven nemen daarmee de beslissing tot migreren op basis van een afweging vanuit het perspectief van de reiziger en dat van de bedrijven. TLS levert het migratieplan in de loop van 2009 op. Ik zal over dit migratieplan advies inwinnen bij het RHUL, als onderdeel van de beoordeling van de veilige introductie van de OV-chipkaart, die ik hieronder nader toelicht.

Zorgvuldigheid bij introductie OV-chipkaart

Partijen zijn het er over eens dat de introductie van de OV-chipkaart in fases zal gaan verlopen, waarbij een regionale aanpak gevolgd wordt. Doel hiervan is om leerervaringen bij de introductie in de ene regio te gebruiken bij de daarop volgende introducties van de OV-chipkaart in andere regio's.

Hiervoor zijn in het regieteam de volgende uitgangspunten afgesproken.

¹ In dit migratieplan worden alle noodzakelijke activiteiten, betrokken partijen, budgetten en technologie beschreven. Op basis van het plan zijn partijen gereed om te migreren naar een hoger niveau van kaartveiligheid.

1. voor de reiziger dient de periode waarin op nationale schaal nog geen sprake is van kaartintegratie (in een gebied is alleen het NVB geldig en in een ander gebied alleen de OV-chip) zo beperkt mogelijk te zijn;
2. vanuit het belang van de betrokken partijen om de kosten van invoering te beperken, wordt gestreefd naar korte duale perioden, dat wil zeggen: de periode waarin binnen een gebied zowel het NVB als de OV-chipkaart geldig zijn wordt zo beperkt mogelijk gehouden;

Omdat partijen de introductie van de OV-chipkaart geleidelijk laten verlopen is het op dit moment niet mogelijk om een exacte planning aan u voor te leggen. Hierop kom ik aan het einde van deze brief terug. In het Regieteam bestaat overeenstemming over de te volgen aanpak bij de uitrol van de OV-chipkaart.

Ik stuur op een uitrol van de OV-chipkaart in 2 fasen die gedeeltelijk in elkaar overlopen. Fase 1 is de verdere uitrol in de stadsregio's, waarbij stadsregio Rotterdam door de pilotstatus op dit moment verder is met de introductie van de OV-chipkaart dan de overige stadsregio's. Naar verwachting hebben alle stadsregio's in de tweede helft van 2009 het totale OV-chipkaartsysteem in bus, tram en metro operationeel.

Op het moment dat de (verdere) uitrol van de OV-chipkaart en het gebruik ervan in de stadsregio('s) een substantiële omvang heeft bereikt, zullen één of meerdere stadsregio's mij het verzoek doen de acceptatieplicht van het NVB regionaal af te schaffen. Het is waarschijnlijk dat stadsregio Rotterdam op dit punt koploper zal zijn. De leerervaringen van de partijen uit fase 1 worden gedeeld met de overige partijen. Die worden zo in staat gesteld om de ervaringen van de koplopers te gebruiken om de eigen uitrol te optimaliseren.

In de tweede fase wordt de uitrol in de provincies afgerond. Hierbij is afgesproken dat tussen het moment van het uitzetten van het NVB in de eerste stadsregio('s) en het operationeel hebben van het OV-chipkaartsysteem in de provincies maximaal één jaar zit. De provincies willen hiertoe eventueel zelf regionale MKBA's uitvoeren. Ik vind dat niet nodig en raad het ook af. Een MKBA dient als afweging of het project al dan niet door gaat. Dat is gelet op de reactie van partijen niet aan de orde. Alle partijen hebben immers uitgesproken door te zullen gaan. Daarbij speelt wel de discussie over eventuele meerkosten, waaraan met name door de streekvervoerders groot belang wordt gehecht. Hierover heb ik met de partijen in het aanvalsplan afspraken gemaakt. Er is een commissie onder voorzitterschap van de heer Kist gevraagd inzicht te bieden in de eventuele meerkosten. Zij is daarbij afhankelijk van de snelheid waarmee partijen de benodigde gegevens aanleveren. De planning van de commissie is om 31 juli met haar eindadvies te komen. Vervolgens zal ik in het Regieteam hierover afspraken maken.

NS volgt de bestaande planning, inclusief de eigen duale fase. Dat betekent dat vanaf januari 2009 reizigers landelijk saldo kunnen laden en anonieme kaarten kunnen kopen bij de NS-automaten. Vanaf medio 2009 is het mogelijk om met de OV-chipkaart op saldo te reizen op het hoofdrailnet.

Afschaffen acceptatieplicht NVB

Ik zet de strippenkaart pas uit – zoals ik steeds heb benadrukt – wanneer de OV-chipkaart zich bewezen heeft als een goed, veilig en betrouwbaar alternatief. In de gefaseerde uitrol, zal ik dit besluit per regio nemen. Dit betekent dat de strippenkaart niet in één keer voor heel Nederland wordt uitgezet, maar per regio, die mij hiertoe een verzoek doen. Ik hanteer daarbij de bestaande criteria, die ik eerder ook met u heb gedeeld. Daarnaast betrek ik het migratieplan in mijn besluit om in een regio de strippenkaart uit te zetten. Dit migratieplan dient toegerust te zijn op het aantal reizigers na het afschaffen van de acceptatieplicht NVB. Potentiële fraude dient adequaat en klantvriendelijk te worden opgelost en ondervangen. Voor de beoordeling van de robuustheid van het plan dient de contra-expertise als referentie. Zoals reeds gemeld zal ik hierover advies inwinnen bij de RHUL. Daarnaast streef ik ernaar de periode waarin nog geen sprake is van kaartintegratie (in een gebied is alleen het NVB geldig en in een ander gebied alleen de OV-chip) zo kort mogelijk zal zijn.

Met deze aanpak wijk ik af van de mening van de stadsregio's en OV-bedrijven die vinden dat het afschaffen van de acceptatieplicht van het NVB in Rotterdam niet gekoppeld mag worden aan het aanwezig zijn van een door het RHUL getoetst migratieplan. Ik houd met het oog op de klant wel vast aan deze eis. Daarbij geldt dat hoe eerder het migratieplan wordt aangeleverd, hoe eerder ik een besluit kan nemen over de afschaffing van de acceptatieplicht van het NVB in Rotterdam.

Overigens heeft mijn besluit de acceptatieplicht van het NVB af te schaffen geen directe gevolgen voor het reizen bij NS. Daar geldt dat de duale fase, waarin op het hoofdrailnet gereisd kan worden met de bestaande papieren NS-kaartassortiment en de OV-chipkaart, eindigt bij voldoende klantacceptatie voor de OV-chipkaart. Hoe lang deze periode duurt valt nu niet te zeggen.

Vervolgacties

Het hiervoor geschetste uitrolscenario vraagt een forse inspanning. De afspraken uit het aanvalsplan blijven geldig en partijen werken aan de realisatie hiervan. In het Regieteam zal de voortgang op het kostendossier en op de overige afspraken intensief gemonitord worden en daar waar nodig zullen aanvullende afspraken worden gemaakt en/of acties ondernomen.

Partijen gebruiken de komende periode om een integrale uitrolplanning met bijbehorende risicobeheeringsparagraaf te maken. Het verkrijgen van de EGI-vergunning door TLS zal onderdeel uitmaken van deze paragraaf nu is gebleken dat De Nederlandsche Bank TLS definitief als EGI heeft aangemerkt. De bestuursovereenkomsten zullen aangepast worden om aan te sluiten bij bovengenoemd uitrolscenario. Decentrale overheden zullen samen met vervoersbedrijven bezien of individuele concessieafspraken geactualiseerd moeten worden.

Tot slot

De afronding van de landelijke uitrol op 1 januari 2009 word niet gehaald. Deze verwachting heb ik eerder uitgesproken. De introductie van de OV-chipkaart is een

omvangrijk en complex project met vele spelers en voor mij gaat de kwaliteit boven snelheid. Dit uitrolscenario geeft mij het vertrouwen dat we het gestelde doel bereiken met behoud van de noodzakelijke zorgvuldigheid: het introduceren van een goede, betrouwbare en veilige OV-chipkaart die het reisgemak van de reiziger vergroot.

Alle partijen werken hard door aan het oplossen van nog openstaande punten en het verder realiseren van de landelijke introductie van de OV-chipkaart. Ik waardeer de inzet en inspanningen van alle betrokken partijen.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

J.C. Huizinga-Heringa