

de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
21 juni 2007	5
Ons kenmerk	Uw kenmerk
VenW/DGP/2007-4634	-
Onderwerp	
OV-chipkaart	

Geachte voorzitter,

Inleiding

In deze brief ga ik in op de voortgang van het OV-chipkaartproject. In het Algemeen Overleg van 19 april 2007 heb ik u toegezegd op basis van de resultaten van de afrondende systeemtest en de voortgang bij de decentrale overheden in juni aan te geven wat mijn conclusies zijn voor het vervolg van de landelijke implementatie van de OV-chipkaart in trein, bus, tram en metro.

In de bijlagen ga ik achtereenvolgens in op:

- Het verzoek van de Vaste Kamercommissie om de Kamer inhoudelijk en procedureel te informeren ten aanzien van tariefvrijheid bij de OV-chipkaart van de provincies en de stadsregio's (07-VW-B-041);
- De beantwoording van kamervragen van het lid Duyvendak (2060717280);
- De stand van zaken in de uitvoering van de motie inzake het aanbieden van een retour bij reizen op saldo bij NS (nr. 155, 23645);
- Gedane toezeggingen ten aanzien van overleg met vertegenwoordigers van blinden en slechtzienden, eenduidigheid van de apparatuur en de risico's bij verlies van de OV-chipkaart;
- Voortgang privacy.

Vervolg landelijke implementatie OV-chipkaart

Resultaten systeemtest

Mobis (de brancheorganisatie van de vervoerders) heeft mij namens de vervoerbedrijven laten weten dat de Full Systems Acceptance (FSA) definitief is afgerond. De FSA is de

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901 2500 EX Den Haag
Bezoekadres : Plesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895
Internet www.minvenw.nl

gezamenlijke systeemacceptatie van de drie launchbedrijven op basis waarvan zij het systeem van de leverancier definitief accepteren. Op 15 juni 2007 heeft TLS bevestigd dat RET, Connexxion en NS de FSA hebben getekend¹. Voor de overige vervoerders (Arriva, Veolia en Syntus) geldt dat zij met hun leveranciers nog afzonderlijke testfases en certificeringstrajecten moeten doorlopen. Dat zal de komende maanden zijn beslag moeten krijgen. Volgens de vervoerbedrijven komt de gestelde einddatum van 1-1-2009 niet in gevaar.

De resultaten van de FSA geven mij vertrouwen in de werking en de betrouwbaarheid van het systeem. De prioriteiten verschuiven nu van ontwikkeling naar beheer en nationale invoering. De leerervaringen van de voorlopers in de Rotterdamse regio (RET, NS en Connexxion) kunnen nu gebruikt worden door de andere vervoerbedrijven. Die hoeven – met andere woorden – het wiel niet opnieuw uit te vinden.

Daarnaast heeft Mobis - namens alle vervoerders - op 18 juni 2007 aan de decentrale overheden en mij een planning geleverd. De planning geeft houvast voor de verdere uitrol van de verschillende vervoerders. Ook deze planning laat zien dat de landelijke implementatie van de OV-chipkaart eind 2008 kan zijn afgerond. Het is nu zaak deze planning naast de planningen van de decentrale overheden te leggen. De OV-chipkaart is immers meer dan alleen de techniek, ook de bijbehorende organisatorische processen, de distributie, de decentrale tarieven, de kaartuitgifte en de communicatie dienen tijdig op orde te zijn.

Voortgang decentrale overheden

Ook de decentrale overheden hebben niet stilgezeten, maar het blijft lastig voor hen om tot een concrete implementatieplanning te komen. Een belangrijke reden hiervoor was het uitblijven van duidelijkheid van de bedrijven over de FSA en aansluitplanning. Nu die duidelijkheid er is, kunnen decentrale overheden hun implementatieplanning verder concretiseren. Daarmee komt er een einde aan een periode waarin wij als overheden en vervoerbedrijven naar elkaar keken en weinig voortgang konden boeken.

Op basis van de (concept)plannen die ik in mijn bezit heb, kom ik tot het huidige beeld van de implementatie:

- Stadsregio Rotterdam is vergevorderd met de invoering. In de metro is het systeem geïmplementeerd. Bus en tram volgen op zeer korte termijn;
- Zuid-Holland probeert zoveel mogelijk bij de planning van SRR aan te sluiten en gaat uit van implementatie in de periode najaar 2007 – medio 2008;
- Stadsregio Amsterdam is volop bezig met de implementatie in de metro. De streekconcessies volgen 1 januari 2008. De bussen en trams van GVBA volgen zomer 2008 als gevolg van vertragingen veroorzaakt door aanpassingen aan de systeemfuncties;
- Noord-Holland start eind 2007/begin 2008 met de implementatie (met uitzondering van Noord-Holland-Noord (december 2008));

¹ De FSA is ondertekend onder voorwaarde dat de leverancier nog een aantal aandachtspunten afrondt. Dit is vastgelegd in een aparte overeenkomst.

- Provincie Utrecht en Stadsregio Utrecht gaan uit van 1 januari 2008, met uitzondering van de concessie Noordwest Utrecht (december 2008);
- Provincie Flevoland is in april gestart met de HOV 315 en gaat voor de overige concessies uit van 1 november 2007 en 1 januari 2008;
- Oost (Overijssel, Twente, KAN en Gelderland) gaat uit van introductie per 1 april 2008, met uitzondering van de treindiensten Zutphen-Apeldoorn (eind 2007) en Tiel-Arnhem (1 juli 2008);
- Haaglanden en Limburg gaan uit van introductie per 1 juli 2008;
- Zeeland, Groningen/Drenthe, Stadsregio Eindhoven koersen op introductie uiterlijk december 2008;
- De plannings in Friesland en Noord-Brabant worden nu geactualiseerd.

Het is hierbij zaak dat de implementatie in aangrenzende concessiegebieden zo goed mogelijk op elkaar afgestemd wordt.

Evaluatie naar voren en sturen op deelonderwerpen

Uit bovenstaande blijkt dat alle partijen niet stil hebben gezeten, maar dat er nog een aantal onzekere factoren in het proces is. De grote vraag is of er ondanks de geboekte voortgang voldoende speling in de planning zit om mogelijke tegenvallers op te vangen. Dat maakt dat ik het van belang acht de voor het najaar aangekondigde evaluatie van de migratie naar voren te halen. De zomermaanden ga ik gebruiken om een onafhankelijke partij de voortgang bij alle partijen in beeld te brengen. De evaluatie richt zich op de realiteit van de plannings en de bijbehorende bedrijfs- en bestuurlijke processen die doorlopen moeten worden. Ik wil meer inzicht hebben in de (proces)stappen die alle betrokken partijen nog moeten zetten, welke risico's zich daarbij voor kunnen doen en hoe die beheerst worden. Daarmee wil ik een goede inschatting kunnen maken of de verwachting reëel is dat er voor het einde van 2008 een landelijk werkend en kwalitatief goed OV-chipkaartsysteem is geïmplementeerd, op basis waarvan het verantwoord is op 1-1-2009 de acceptatie van het Nationaal Vervoerbewijs (NVB) af te schaffen. De klantacceptatie staat hierbij centraal.

Dit betekent overigens niet dat ik tot september op de resultaten van de evaluatie ga wachten. Ik ben vanaf april al bezig om de voortgang op een aantal deelonderwerpen, die op het kritische pad liggen en de klantacceptatie onder druk zetten, te monitoren en waar nodig bij te sturen. Daar ga ik mee door. Ik wil daarbij niet op de stoel van de decentrale overheden gaan zitten, maar op een aantal deelonderwerpen ga ik betrokken partijen wel aan de overeengekomen termijnen en andere afspraken houden. Het gaat dan om:

- de uitwerking en decentrale besluitvorming over de regionale OV-chipkaarttarieven;
- de distributie.

Daarnaast heb ik een eigen verantwoordelijkheid als het om de volgende deelonderwerpen gaat:

- de cashflowproblematiek;
- de voortgang bij NS.

Met de decentrale overheden heb ik afgesproken dat we hier prioriteit op gaan sturen. Het is daarbij van belang de resultaten van de FSA bestuurlijk te internaliseren. Op de deelonderwerpen hebben we termijnen afgesproken waarbinnen eindproducten moeten worden geleverd. Wanneer de producten niet worden geleverd of onvoldoende van kwaliteit zijn, zal ik niet aarzelen de betrokken partijen aan te spreken op hun verantwoordelijkheden en sterk stimuleren dat de in het vooruitzicht gestelde producten alsnog worden geleverd. Hieronder ga ik hier nader op in.

Regionale OV-chipkaarttarieven

In de bijlage geef ik een nadere inhoudelijke en procedurele toelichting op de tariefvrijheid bij de OV-chipkaart van de provincies en stadsregio. Daarnaast heb ik met de decentrale overheden afgesproken:

- in september leveren de decentrale overheden een definitief gemeenschappelijke tarievenkader en geven zij inzicht in de wijze waarop zij in de overgangsfase hiermee om zullen gaan;
- in september is er duidelijkheid over het advies van de regionale consumentenorganisaties op het gemeenschappelijke tarievenkader en de wijze waarop de decentrale overheden met dit advies omgaan;
- uiterlijk 31 maart 2008 afronding besluitvorming over tarieven bij de 19 decentrale overheden.

Ik ga er van uit dat wij op deze manier de door ons allen gevraagde duidelijkheid over de concrete uitwerking van de tarieven bij de OV-chipkaart krijgen. Daarmee krijgt de Kamer op tijd de zekerheid dat de vaststelling van de tarieven via het democratisch proces in de regio heeft plaatsgevonden.

Daarnaast hebben IPO en SKVV aangeboden om uw Kamer in september een informele toelichting te geven op hun tarievenbeleid. Ik ondersteun dit initiatief.

Distributie

Voor distributie geldt dat de vervoerders een organisatie hebben opgericht (Districhip bv) die centraal de bestelling en levering van het distributienetwerk gaat verzorgen voor de decentrale overheden en hun vervoerders. Districhip bv is eigendom van alle vervoerders en de decentrale overheden hebben een adviesrol. Bij distributie gaat het om mogelijkheden om saldo te laden, producten te laden en service te verlenen. Via loketten, automaten, internet en wederverkopers. Op basis van concept-bestellijsten van de decentrale overheden onderhandelt Districhip nu met distributiekanaaleigenaren en met de industrie.

Gelet op de doorlooptijd voor de levering en plaatsing van de apparatuur, ligt het vaststellen van de definitieve bestellijsten op het kritieke pad. De decentrale overheden hebben de afgelopen periode hard gewerkt om de concept-bestellijsten op te stellen. Dit heeft langer geduurd, omdat er onduidelijkheid was over de technische mogelijkheden, de distributievormen (bijvoorbeeld internet) en de kosten. Inmiddels heeft Districhip meer inzicht gegeven in de kosten en aangegeven dat het distributienetwerk binnen 10 maanden technisch haalbaar is (gerekend vanaf 1-9-2007). De decentrale overheden

werken met hun vervoerders aan concrete bestellingen per september 2007. In september stellen we samen vast of we nog op schema liggen. Het blijft zaak vaart te blijven maken en de afspraken te concretiseren. Ik houd de voortgang in de gaten en houd betrokken partijen scherp.

Omzetproblematiek (cashflow)

De vervoerders hebben een verzoek tot compensatie neergelegd voor een eenmalige verlaging in de omzet bij de overgang van strip naar OV-chip. Dit wordt veroorzaakt door het naar achteren verschuiven van het afrekenmoment: in het OV-chipkaarttijdperk worden - bij het reizen op saldo - de opbrengsten uit kaartverkoop pas door vervoersbedrijven verkregen direct na het reismoment, terwijl nu de verkoop van strippenkaarten en sterabonnements direct als omzet wordt aangemerkt. De vervoerders stellen dat dit leidt tot waardevermindering van hun bedrijven.

V&W bestrijdt dit. De eenmalige dip in de cashflow bij de bedrijven komt namelijk terecht bij TLS. TLS ontvangt hierop een meerjarige rentebaten die gebruikt wordt om de tarieven aan de bedrijven te verlagen. Dit kostenvoordeel voor bedrijven is in waarde gelijk aan de eerder genoemde waardevermindering, zodat per saldo de waarde van de bedrijven gelijk blijft. Overigens gaat de consument in het chipkaartsysteem meer geld "voorschieten". Dit heeft aanvullend een waardeverhogend effect op de bedrijven.

Hoewel ik hierover uitvoerig heb overlegd met de vervoerssector zijn wij hier nog niet uit.

Voortgang NS

Voor het afschaffen van het NVB ben ik niet afhankelijk van de voortgang bij NS, maar als het gaat om de klantacceptatie en een landelijk dekkend OV-chipkaartsysteem voor trein, bus, tram en metro, dan is NS een belangrijke partij. Ook omdat NS als grote vervoerder met een landelijk dekkend netwerk van groot belang is voor de distributie.

De introductie bij NS vindt stapsgewijs en per klantgroep plaats. De huidige planning van NS gaat uit van introductie voor eind 2007. Vanaf dan kunnen eerste klantgroepen bij NS landelijk reizen met de OV-chipkaart. De planning is mede afhankelijk van de evaluatie en acceptatie van techniek en nieuwe vormen van dienstverlening door klanten.

Als 20^{ste} concessieverlener zal ik de voortgang bij NS monitoren en waar nodig bijsturen, waarbij ik expliciet aandacht heb voor het retour bij reizen op saldo en de overstap van NS op regionaal spoor en andersom. Tenslotte maken NS en de decentrale overheden op korte termijn afspraken over opvolgers voor de huidige stad-streksupplementen en gezamenlijke proposities voor doorgaande reizigers. Hierover verwacht ik in september ook duidelijkheid.

Tot slot

Alle betrokken partijen, overheden, vervoerders en consumentenorganisaties, ondersteunen de introductie van de OV-chipkaart. Het is een complex project met meevallers en tegenvallers, maar ik ben er van overtuigd dat hij er landelijk komt. Op dat moment wil ik met een gerust hart de acceptatie van het NVB kunnen afschaffen. Om dit waar te maken op 1-1-2009 is het meer dan ooit zaak dat alle partijen hun verantwoordelijkheden waar maken en transparant opereren. Ik zal hen blijvend

herinneren aan de gestelde termijnen, eindproducten en zal de kwaliteit hiervan scherp in de gaten houden.

Ik constateer dat er een blijvend commitment is van alle partijen om uiteindelijk met de OV-chipkaart het gemak voor de reizigers te vergroten.

Over de resultaten van de evaluatie zal ik u eind september informeren.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Mw. J.C. Huizinga-Heringa

Bijlagen

1. Het verzoek van de Vaste Kamercommissie om de Kamer inhoudelijk en procedureel te informeren ten aanzien van tariefvrijheid bij de OV-chipkaart van de provincies en de stadsregio's (07-VW-B-041).
2. De beantwoording van kamervragen van het lid Duyvendak (2060717280).
3. De stand van zaken in de uitvoering van de motie inzake het aanbieden van een retour bij reizen op saldo bij NS (nr. 155, 23645).
4. Gedane toezeggingen ten aanzien van A) overleg met vertegenwoordigers van blinden en slechtzienden, B) eenduidigheid van de apparatuur en C) risico's bij verlies van de OV-chipkaart.
5. Voortgang privacy.

1. Het verzoek van de Vaste Kamercommissie om de Kamer inhoudelijk en procedureel te informeren ten aanzien van tariefvrijheid bij de OV-chipkaart van de provincies en de stadsregio's (07-VW-B-041);

Tarieven regionaal openbaar vervoer

Het vaststellen van de vervoertarieven, zones of kilometers bij de OV-chipkaart is voor het stads- en streekvervoer een verantwoordelijkheid van de decentrale overheden. Dit is reeds in de Wet personenvervoer 2000 vastgelegd. De achtergrond was toen om de verantwoordelijkheid voor het budget en de opbrengsten in één hand te leggen. Deze keuze is nog steeds valide. Ik ben verantwoordelijk voor het 'uitzetten' van het NVB.

Daarnaast acht ik mij verantwoordelijk voor de soepele en correcte overgang van het huidige stelsel van het NVB naar de OV-chipkaart. Met de decentrale overheden heb ik afgesproken dat de tarieven in de overgangsfase zo worden vastgesteld dat er gemiddeld genomen (dus niet per reiziger) sprake is van opbrengstneutraliteit. Prijsstijgingen in individuele gevallen ten opzichte van de huidige situatie, maar ook prijsdalingen, zijn niet te voorkomen. Er is sprake van een overgang van een grofmazig betaalsysteem naar een fijnmazig betaalsysteem. Het is in de praktijk niet mogelijk om uitsluitend de specifieke reizigers te selecteren die met prijsstijgingen worden geconfronteerd en aan hen een oplossing te bieden.

U heeft gevraagd naar de stand van het proces en naar de inhoudelijke ontwikkeling van de tarieven. Wat dat betreft is de situatie bij het regionaal openbaar vervoer als volgt:

- de decentrale overheden hebben in het voorjaar 12 gemeenschappelijke afspraken gemaakt, die ik u met mijn brief van 20 februari 2007 heb doen toekomen;
- inmiddels is aan deze afspraken een 13^e toegevoegd (nieuwe nr 9) over gratis vervoer voor begeleiders en is overeenstemming bereikt over de inhoud van de 2 landelijke vastrechtproposities (nieuw punt 10). Het gaat nu om 13 punten, die ik aan het einde van deze bijlage heb opgenomen;
- in het nieuwe punt 11 wordt gesproken over de indexering van het NVB per 1-1-2008. Dat is nog een landelijke bevoegdheid, daarover zal ik u eind juni 2007 mijn opvatting doen toekomen;
- met NS wordt door de decentrale overheden nog intensief overlegd (zie punt 12) over eventuele landelijke gezamenlijke proposities als opvolger voor het stad-streek-suppletie-abonnement en het gebruik van de strippenkaart/sterabonnementen bij NS in sommige stedelijke gebieden;
- de 13 punten zijn in april 2007 voor advies voorgelegd aan de regionale consumentenorganisaties (ROCOV's) van de 19 decentrale overheden. Een landelijke werkgroep uit deze ROCOV's heeft een handreiking gedaan voor de te geven adviezen. Mede op grond daarvan hebben de individuele ROCOV's inmiddels nagenoeg allemaal geadviseerd
- op grond van die adviezen wordt in de zomer 2007 bekeken of de 13 punten op een aantal punten aangescherpt, gewijzigd of aangevuld moeten worden
- de bestuurders hopen op grond daarvan na het reces, in september de set van landelijke afspraken definitief vast te stellen, zo mogelijk inclusief eventuele landelijke proposities samen met NS.

Tegelijk wordt gewerkt aan het invullen van decentrale tariefplannen. De decentrale overheden zijn samen met de vervoerders bezig om op basis van een rekenmodel te bepalen welke tarieven in hun concessies zullen gaan gelden. De berekeningen zijn nodig om te bepalen of de opbrengstneutraliteit ook wordt bereikt. Het behalen van meer opbrengsten dan nu het geval is past niet in de gemaakte afspraken, maar het behalen van minder opbrengsten zou kunnen leiden tot vermindering van het openbaar vervoer. Dat willen de overheden uiteraard niet.

Omdat de invoering van de chipkaart in de diverse concessies gefaseerd verloopt kan het tempo van het maken van tariefplannen ook verschillend zijn. Ik zal er bij de 19 decentrale overheden op aandringen om te komen tot een gezamenlijke afspraak om uiterlijk aan het eind van dit jaar het regionale tariefplan 2008 en zo mogelijk 2009 bij alle overheden gereed te hebben.

Van de kant van de decentrale overheden is aangeboden om een informatiebijeenkomst te organiseren voor de Kamer over de ontwikkeling van regionale tarieven. Ik heb begrepen dat u positief op dit aanbod heeft gereageerd, waarbij u denkt aan een bijeenkomst in september.

Regionaal spoor

Een bijzondere positie neemt het regionaal spoor in. De regionale spoorlijnen, die de afgelopen jaren zijn gedecentraliseerd kennen nu vaak een mengsel van tarieven. Ik heb tot nu toe subsidie gegeven voor de plaatsing van NS-kaartautomaten op alle stations. Dit om de kaartintegratie te garanderen. Met de introductie van de OV-chipkaart vervalt deze subsidie, omdat de kaartintegratie dan met de OV-chipkaart is verzekerd. Mede omdat op het regionaal spoor over het algemeen ook kortere ritten worden gemaakt dan op het hoofdspoor ligt een principiële keuze voor uitsluitend "reizen op saldo", net als bij de rest van het stad-streekvervoer, voor de hand. Daarnaast kunnen onderdelen van het NS tarief in onderling overleg tussen de decentrale overheid/regionale vervoerder en NS nog aanvullend van toepassing worden verklaard, maar dit zijn decentrale keuzes.

Samenvatting Landelijk Tariefbeleid van de decentrale overheden voor 2007, 2008 en 2009 (versie 3-4-2007)

1. DO's hebben **tariefvrijheid**, maar maken voor de helderheid naar de klant een beperkt aantal gemeenschappelijke afspraken: zo min mogelijk, eenvoudig, billijk, goed communiceerbaar, acceptabel voor consumentenorganisaties centraal en decentraal. Ze moeten individuele DO's geen geld kosten, maar zelfs ruimte geven om al of niet met toevoeging van eigen middelen verdergaande afspraken te maken.
2. DO's gaan bij vaststelling (km) tarief uit van **opbrengstneutraliteit** in 2007 en 2008. Omdat die neutraliteit bedoeld is voor een soepele overgang van strip naar chip kunnen DO's, die pas 1-1-2009 op de chip overgaan, dit principe ook voor 2009 hanteren.
3. **Tariefdifferentiatie** is nog steeds uitgangspunt van beleid, één van de redenen om de chipkaart in te voeren. Tot 1-1-2009 wordt er terughoudend mee omgegaan.

Het tempo van de invoering na die datum (naar plaats, tijd en kwaliteit) wordt per DO bepaald.

4. De tariefgrondslag wordt de **kilometer**, niet meer de zone of de ster (voor abonnementen). De prijs van de kilometer wordt door de DO bepaald. Er komt geen landelijke afspraak over eventuele verschillen in kilometer tarief tussen spits en dal.
5. De **vaste voet** wordt wel landelijk afgesproken: € 0,70 in 2007 en 2008 en € 0,75 vanaf 2009 met daarna een jaarlijkse indexering, afgerond op € 0,01. De vaste voet wordt niet opnieuw gerekend als de reiziger binnen 35 minuten overstapt binnen regionaal openbaar vervoer.
6. Men kan alleen reizen als er geen negatief saldo op de kaart staat. Bij de start van elke rit wordt in principe **€ 4,00 opstaptarief** van de kaart afgehaald en aan het eind van de reis wordt teruggestort wat er van die € 4,00 nog over is. Overheden kunnen van de landelijke hoofdregel afwijken en communiceren daar dan zelf over.
7. Er komt in het hele land één definitie voor **spits-dal**, bij voorkeur in aansluiting met NS. Overheden kunnen van de landelijke hoofdregel willen afwijken en communiceren daar dan zelf over.
8. T.b.v. een soepele overgang van strip naar chip, ook bij de DO's die laat met de chipkaart beginnen, worden de **huidige kortingen voor kinderen van 0 tot en met 3 jaar, voor kinderen van 4 tot en met 11 jaar, voor studenten (als hun studentenkaart niet geldig is) en voor 65-plussers** van het NVB tot 1-1-2010 zoveel mogelijk gehandhaafd en omgezet in automatische kortingen, die worden ingevoerd als betrokkenen een persoonlijke chipkaart aanschaffen.
9. Het gratis vervoer voor **begeleiders** (vanaf 12 jaar) en geleidehonden, op vertoon van legitimatie door de (visueel) gehandicapte wordt landelijk gehandhaafd. (De (visueel) gehandicapte reiziger heeft daartoe een persoonlijke OV-chipkaart nodig, gekoppeld aan een 2^e OV-chipkaart voor de begeleider).
10. Per 1-1-2009 worden **2 landelijke proposities voor € 15 per maand of € 150 per jaar** ingevoerd als alternatief voor de huidige sterabonnementen:
 - een propositie die 20% korting geeft aan volwassenen
 - een propositie die in principe 40% 12 tot en met 18 jarigen
 - daarnaast kunnen er per DO nog regionale proposities in de markt worden gezet

De bedragen en kortingspercentages zijn nog voorlopig en worden uiterlijk 1-7-2008 herzien als blijkt dat daar op basis van dan bekende informatie over reisfrequenties etc reden voor is.

11. Geadviseerd wordt de indexering van de **NVB tarieven per 1-1-2008** niet gelijkelijk over alle kaartsoorten in te voeren, maar rekening te houden met inmiddels bekende informatie over de werkelijke prijzen per rit van bepaalde kaartsoorten. Dit punt maakt wel onderwerp uit van de afspraken tussen bestuurders, maar het betreft een advies aan de Minister over het NVB. De Minister zal voor de indexering van de NVB tarieven advies vragen aan het LCO, dat daarvoor wel de adviesbevoegdheid heeft.
12. Met het uitschakelen van het NVB op 1-1-2009 (en in sommige gebieden eerder) komt ook een einde aan de gemeenschappelijke tarieven met het NS, die onderdeel zijn van het NVB. Als alternatief voor de huidige **stad-streksupplementen** geldt in ieder geval de landelijke propositie van € 15 per maand die 20% resp. 40% korting geeft. Deze propositie geeft, gezien de landelijke werking voor 1 x € 15 per maand korting aan beide zijden van de NS

reis waarvoor het abonnement geldt. Daarnaast kan geprofiteerd worden van proposities die door individuele DO's in de markt worden gezet.

Voor het overige is overleg met NS nog gaande.

13. Met de vervoerders zal worden gestudeerd op de wijze waarop in de toekomst **grootgebruikcontracten** kunnen worden aangeboden aan werkgevers.

2. De beantwoording van kamervragen van het lid Duyvendak (2060717280);

1. Bent u bekend met het artikel 'Automaten OV-chipkaart op de schop'? 1)

Ja, ik ben bekend met het artikel

2. Klopt het dat de automaten nog (te) veel storingen geven? Om hoeveel storingen gaat het?

De RET is momenteel nog niet geheel tevreden over de beschikbaarheid van de verkoop- en oplaadautomaten. Op dit moment accepteert RET een beschikbaarheid percentage van 94%, met als doelstelling te komen tot een minimale beschikbaarheid van 98% welke overeenkomt met de contractuele voorwaarden met de leverancier. Overigens wanneer een storing optreedt, betekent dat over het algemeen dat slechts een deel van de functionaliteit niet beschikbaar is (bijvoorbeeld het niet kunnen kopen van een wegwerпкаart, maar wel kunnen opladen en kopen anonieme kaart). In april 2007 heeft RET een grotere storing gehad met betaling via bankpas op de verkoop- en oplaadautomaten. Deze storing is opgelost door het plaatsen van aangepaste software.

3. Is het waar dat de automaten bovendien niet goed zijn ontworpen?

Wanneer reizigers reissaldo of een product op hun OV-chipkaart laden, wordt bij een betaling met de bankpas, eerst het geld afgeschreven van de bankrekening en vervolgens het reissaldo of product op de OV-chipkaart geladen. Op het scherm van de verkoop- en oplaadautomaat staat op dat moment aangegeven dat het laadproces bezig is en de kaart in het oplaadbakje dient blijven te liggen. In de praktijk komt het echter voor dat reizigers hun OV-chipkaart te vroeg uit de automaat halen. Dit komt omdat de aandacht niet meer op het scherm gericht is, maar op de betaalterminal. De kaart is dan nog niet geladen, maar het bedrag wordt wel van de bankrekening gehaald. De reiziger kan bij de verkoop- en informatiebalies het bedrag terugkrijgen. Dit ongemak is het gevolg van een ontwerpfout. Om dit ongemak weg te nemen zal het betaal- en oplaadproces aangepast worden. Op dit moment wordt gewerkt aan de oplossing om het reissaldo of product eerst op de kaart te laden, voordat de betaaltransactie doorgestuurd wordt naar de bank.

4. Hoeveel kost de aanpassing van de software in de automaten? Wie betaalt dit?

De afspraken over de aanpassingen van de automaten zijn het gevolg van onderling overleg tussen de leverancier van de automaten en de RET. Het overleg heeft geleid tot een financiële afspraak waar beide partijen zich in kunnen vinden en sluit aan bij eerder gemaakte contractuele afspraken tussen RET en leverancier.

5. Welke maatregelen neemt u om in de toekomst problemen met de OV-chipkaart automaten te voorkomen?

In het contract tussen OV-bedrijf en leverancier wordt de beschikbaarheid van apparatuur geregeld. Voor de verkoop- en oplaadapparatuur van RET geldt een minimale beschikbaarheid van 98%. Indien niet voldaan wordt aan deze contractuele afspraak met de leverancier, treffen de vervoerders maatregelen die er toe moeten leiden om dit niveau van beschikbaarheid wel te bereiken.

6. Was u ten tijde van uw brief van 12 april 2007 2) waarin u nog meldde "De verantwoordelijke partijen hebben mij gemeld dat de systeemtest tot nu toe voorspoedig verloopt", op de hoogte van de problemen met de automaten. Zo neen, wanneer bent u hierover geïnformeerd?

De beschikbaarheid van de automaten (opladen, afhaken) maakt onderdeel uit van de Full Systems Acceptance. De terugmeldingen uit de markt (vervoerders en TLS) voorafgaand aan het opstellen van mijn brief van april 2007 waren positief. Zowel het benodigde aantal transacties als het aantal fouten van het systeem voldeden bijna aan de norm en er was vertrouwen dat de normen binnen afzienbare tijd gehaald zouden worden. Toentertijd was er daarom geen reden te veronderstellen dat er zich grote problemen met de automaten zouden voordoen. Zoals uit mijn uit mijn antwoorden op de vorige vragen blijkt, worden de problemen die zich voordoen voldoende beheerst.

7. Wat zijn de uitkomsten van de systeemtest ('Full System Acceptance')?

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik u naar de brief.

8. Wat zijn de uitkomsten van het bestuurlijk overleg van 10 mei 2007? Is hierbij meer duidelijkheid gekomen omtrent de tijdige implementatie van de kaart?

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik u naar de brief.

9. Bent u van oordeel dat het tijd wordt dat er een landelijke regie op de introductie van de OV-chipkaart wordt gevoerd?

Ik voer regie en ga daar ook mee door. Het OV-chipkaartproject heeft mijn voortdurende aandacht. Vooral op onderwerpen die op het kritische (tijd)pad liggen, zal ik meer gaan sturen. Hiervoor verwijs ik verder naar mijn brief.

1) de Volkskrant, 4 juni 2007

2) DGP/MDV/u.07.00797

3. De stand van zaken in de uitvoering van de motie inzake het aanbieden van een retour bij reizen op saldo bij NS (nr. 155, 23645)

Inleiding

Uw Kamer heeft een motie aangenomen waarin de regering wordt opgeroepen bij NS krachtig te bevorderen dat reizigers bij het reizen op saldo met de OV-chipkaart in het geval van een retourreis ook het retourtarief berekend krijgen. In reactie op deze motie heb ik aangegeven dat ik bereid ben om dit krachtig te bevorderen, maar geen instrumenten heb om het af te dwingen. Ik heb aan de NS-directie gemeld dat ik de wens van de Kamer deel en hun gevraagd het retour ook bij reizen op saldo aan te bieden. Onderstaand meld ik u de actuele stand van zaken ten aanzien van de uitvoering van de motie.

Huidige assortiment over op OV-chipkaart: handhaven retour

NS is via de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet gehouden aan de eisen met betrekking tot de jaarlijkse tariefwijziging voor de zogenaamde beschermde kaartsoorten, te weten enkele reis en retourkaarten voltarief tweede klas, abonnementen tweede klas en het NS-deel van de OV-Jaarkaart tweede klas. NS geeft aan dat het retour zal worden overgezet naar de OV-Chipkaart voor de reiziger die zijn reis vooraf specificeert via internet, automaat of loket.

Bij de landelijke introductie van de OV-chipkaart gaat het huidige kaartassortiment één-op-één over. Dat betekent dat alle huidige proposities naar de OV-chipkaart worden overgezet, in concreto kunnen de volgende producten straks ook op de OV-Chipkaart worden geladen:

- Jaarabonnement en Jaartrajectabonnementen;
- Voordeelurenabonnement (VDU) en de VDU voor 60+ers;
- Eerste en tweede klas enkele reis en dagretour (met en zonder (VDU-)korting);
- Weekendretours;
- Dagkaarten;
- Railrunner-tarieven;
- Maandabonnementen en Jeugdmaandtrajectabonnementen;
- De OV-Studentenkaart; en
- Speciale kaartjes zoals voor fiets, huisdier, etc.

Eventuele wijzigingen in dit kaartaanbod en tarieven na landelijke introductie van de OV-chipkaart moeten passen binnen de kaders van de vervoerconcessie.

Belangrijk uitgangspunt van NS is dat de OV-Chipkaart een zachte landing krijgt en de routines van de reizigers zo min mogelijk veranderen. Reizigers blijven, net zoals nu, hun reisproduct vooraf kopen. De reiziger laadt dit product aan de kaartautomaat, bij het loket of via internet op zijn of haar OV-chipkaart².

² Uiteraard respecteert NS ook in het OV-chipkaarttijdperk de vervoerconcessieverplichtingen t.a.v. de gratis meereizende begeleider voor reizigers met een (indicatie voor) functiebeperking en de kortingspropositie voor senioren.

Reizen op saldo

Het reizen op saldo ziet NS als een nieuw product dat wordt mogelijk gemaakt door de OV-Chipkaart. Dit houdt in dat reizigers die in het bezit zijn van dit product (door NS RailEasy genoemd) - en voldoende saldo op hun OV-chipkaart hebben staan – zonder vooraf aan de kaartautomaat te specificeren waar de reis naartoe gaat – in- en uit kunnen checken. Reizen op saldo (RailEasy) is een product is dat NS naast de huidige kaartproposities zal aanbieden. RailEasy is naar de huidige inzichten vooral aantrekkelijk voor die reizigers die regelmatig reizen, maar niet genoeg om voor één van de huidige abonnementsvormen te kiezen. NS is van plan om RailEasy beheerst te introduceren. Dat houdt in dat RailEasy in eerste instantie betekent: reizen op saldo zonder (retour)kortingen. NS wil door de beheerste introductie het reisgedrag van deze reizigers geleidelijk leren kennen en op basis van die kennis Raileasy verder ontwikkelen. Door deze aanpak blijven de risico's van kinderziekten beperkt. Aldus NS.

NS geeft aan Raileasy behoedzaam uit te willen rollen, omdat het reizen op saldo voor zowel klant als NS een nieuw product is. De gevraagde handelingen voor reizen met dit product wijken af van de benodigde handelingen voor reizen met het huidige assortiment op de OV-chipkaart. Bij reizen op saldo lopen reiziger en/of NS het risico dat reizigers niet uitchecken. Bij NS is dat risico in financieel opzicht vele malen groter, omdat de reisbedragen veelal hoger zijn dan in het regionaal openbaar vervoer. Dit alles betekent dat NS eerst op basis van een grondige test met groepen klanten gaat testen hoe reizen op saldo wordt ervaren. Gedacht wordt aan een landelijke evaluatie met enkele duizenden klanten. Wanneer blijkt dat reizen op saldo zowel door de reizigers als NS als positief wordt ervaren, wil NS dit product verder uitrollen. Deze zorgvuldige introductie is ingegeven door de testresultaten van NS op de Hoekse Lijn met reizen op saldo.

Kortom

NS zet het retour over naar de OV-chipkaart. De reiziger dient dan de reis vooraf te specificeren – net zoals nu het geval is – maar dat kan straks ook via internet. Het retour bij reizen op saldo biedt NS vooralsnog niet aan. De vervoerconcessie verplicht NS hier ook niet toe. De gesprekken zijn nog gaande. Zodra ik meer duidelijkheid heb, zal ik u nader informeren.

4. Gedane toezeggingen ten aanzien van A) overleg met vertegenwoordigers van blinden en slechtzienenden, B) eenduidigheid van de apparatuur en C) risico's bij verlies van de OV-chipkaart.

A) Overleg vertegenwoordigers blinden en slechtzienenden

Zoals toegezegd ga ik in overleg met vertegenwoordigers van Viziris en de CG-raad over toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de introductie van de OV-chipkaart. Dit overleg heeft nog niet plaatsgevonden, maar is gepland op 5 juli aanstaande.

Daarnaast kan ik melden dat de consumentenorganisaties een aantal zorgpunten houden bij de invoering van de OV-chipkaart. Op mijn initiatief ben ik samen met de decentrale overheden, OV-bedrijven en TLS bezig om deze punten van een antwoorden te voorzien. Op deze manier worden de kanttekeningen van de consumentenorganisaties meegenomen in het proces van de invoering van de OV-chipkaart. Bij sommige punten gaat het om een verduidelijking, bij andere om het maken van keuzen, en soms is aanpassing van keuzen uit het verleden nodig. Een aantal zorgpunten hebben we al weggenomen. Over de resterende zorgpunten hebben we afspraken gemaakt over het vervolgproces. Ik verwacht dat deze zorgpunten de komende maanden ook weggenomen kunnen worden. Uiteindelijk is het in ons aller belang dat de consumenten onbezorgd met de OV-chipkaart kunnen gaan reizen.

B) Eenduidigheid en herkenbaarheid van apparatuur

In het laatste Algemeen Overleg is aandacht gevraagd voor eenduidigheid en herkenbaarheid van de apparatuur. Er zullen in Nederland niet overal identieke apparaten komen te staan. Dat is inherent aan de wijze waarop de OV-chipkaart in Nederland wordt geïmplementeerd. Het is een ontwikkeltraject waar de volgers leren van de voorlopers. Ook is er sprake van een open architectuur, die maakt dat er meerdere aanbieders zijn van apparatuur. Dat laat onverlet dat er afspraken gemaakt zijn over herkenbaarheid en uniformiteit. Alle apparaten hebben hetzelfde OV-chipkaartlogo, alle kaartlezers op de perrons zijn geel, alle kaartlezers in de voertuigen zijn grijs en de saldolezers zijn blauw. En ook de teksten op de apparatuur zijn uniform (goede reis/tot ziens).

C) Risico's bij verlies van de OV-chipkaart

In het laatste Algemeen Overleg is aandacht gevraagd voor de risico's bij verlies van een OV-chipkaart. De vraag is wie na melding van verlies de risico's draagt voor misbruik van tegoeden op de OV-chipkaart. Artikel 32 tot en met 36 van de algemene voorwaarden van TLS geeft de gevraagde duidelijkheid. Na verlies dient de kaarthouder dit te melden bij de Klantenservice of via info@ov-chipkaart.nl. TLS zal de persoonlijke OV-chipkaart blokkeren binnen 24 uur na het moment van melding. Het blokkeren van een anonieme OV-chipkaart is niet mogelijk. De kaarthouder draagt het risico van de gevolgen van verlies van een OV-chipkaart, zoals het verlies van elektronisch tegoed. Alleen in het geval van verlies of diefstal van een persoonlijke OV-chipkaart, kan het risico van verlies van het elektronisch tegoed overgaan op TLS. Om dit risico op TLS over te laten gaan, dient de kaarthouder TLS het verlies of de diefstal te melden bij het door TLS aangegeven meldpunt. Na ontvangst van de melding draagt TLS vanaf 0:00 uur op de dag volgend op

de dag van melding het risico van verlies van het elektronisch tegoed. (Zie ook www.ov-chipkaart.nl/systemwide/algemenevoorwaarden)

5. voortgang privacy

Privacy (bescherming persoonsgegevens)

Bij gebruik van een persoonsgebonden OV-chipkaart verwerkt de vervoersector reisgegevens van personen door middel van registratie van trajecten en reistijden. Ook worden bijvoorbeeld bij automatische oplaadtransacties met de OV-chipkaart persoonsgegevens verwerkt. De omgang met persoonsgegevens is aan regels gebonden. Op 28 september 2006 is tussen het College bescherming persoonsgegevens (Cbp), de NS en mijn ministerie een drietal uitgangspunten aanvaard. Die hebben onder meer betrekking op de nadere uitwerking en motivering van het gebruik van persoonsgegevens voor marketing en uitgifte van persoonsgebonden NS-kaarten. Ik verwijs naar de brief van voormalig minister Peijs van 1 november 2006 aan de Tweede Kamer (23.645, nr. 146). De voorstellen zijn inmiddels door NS uitgewerkt. De uitkomsten worden binnenkort gepresenteerd aan het Cbp. In deze fase bevinden partijen zich thans.

De afgelopen maanden heb ik gesproken met de voorzitter van het Cbp en met een lid van raad van bestuur van NS over gegevensbescherming en de OV-chipkaart. Op basis van het gesprek met het Cbp heb ik een voorkeur uitgesproken voor toestemming via *opt in* bij het gebruik van reisgegevens van klanten voor marketingdoelen. Deze voorkeur heb ik mede op verzoek van de Tweede Kamer aan NS voorgelegd. In de lijn met het akkoord van 28 september 2006 wil NS evenwel vasthouden aan de afspraak dat NS het 'gerechtvaardigd belang' aantoont van gebruik van geabstraheerde reisgegevens van klanten voor marketing. NS wil deze vorm van marketing inzetten om meer reizigers te trekken en het aanbod te spreiden rondom spittijden. Uit onderzoek blijkt dat via de variant *opt-in* maximaal 20% van de klanten toestemming verleent en via een lichtere vorm van toestemming (*opt-out of informed consent*) meer dan 80%, hetgeen nodig is voor een effectief marketingbeleid. NS heeft het recht voor de grondslag 'gerechtvaardigd belang' te kiezen; *opt in* kan als grondslag niet vooraf worden afgedwongen. NS heeft wel toegezegd niet eerder dan 2008 te beginnen met marketing en geen gedetailleerde reisgegevens van klanten te gebruiken. Indien gedetailleerde reisgegevens worden gebruikt voor dienstverlening, waaronder begrepen marketing, anders dan voor de uitvoering van een overeenkomst, zal wel actieve toestemming via bijvoorbeeld *opt-in* worden gevraagd. Voorts is door NS verklaard dat klanten ook op basis van het gerechtvaardigd belang te allen tijde kunnen beslissen over (niet) gebruik van hun reisgegevens voor marketing. Ik heb begrip voor de gekozen invalshoek van NS, maar het bedrijf gevraagd de privacywaarborgen voor een adequate beoordeling op korte termijn af te ronden en deze, naast het Cbp en de consumenten, aan mij voor te leggen. De vervoersector en TLS hebben in ieder geval de volgende maatregelen getroffen om de persoonsgegevens van gebruikers van een persoonlijke OV-chipkaart te beschermen.

- Transactiegegevens, waaronder reisgegevens, worden in principe uitsluitend gebruikt voor de uitvoering van overeenkomsten (met vervoerders, TLS) en voor een goede werking van het OV-chipkaartsysteem,
- Transactiegegevens (TLS) worden bijvoorbeeld gebruikt voor bepaalde validatiedoeleinden die uit de aard van het systeem voortvloeien, waaronder

controle op de chipkaart, aanwezigheid van reisrechten (bijv. abonnement) en/of voldoende saldo en de financiële afwikkeling van transacties tussen vervoerbedrijven,

- Transactiegegevens, waaronder reisgegevens, enerzijds en persoonsgegevens anderzijds worden strikt gescheiden bewaard,
- Deze gegevens mogen door een vervoerder of TLS alleen worden gekoppeld als daarvoor een specifieke aanleiding bestaat, zoals bij automatische oplaadtransacties, Geld Terug Bij Vertraging, blokkeren van de kaart bij verlies of diefstal,
- Vervoerders gebruiken geen gedetailleerde reisgegevens voor marketing,
- Indien hiervoor in de toekomst wel gedetailleerde reisgegevens worden gebruikt, vragen vervoerders toestemming van de reiziger via *opt in*,
- Vervoerders informeren iedere klant tenminste op duidelijke wijze over toestemming voor gebruik van zijn gegevens voor marketing via *opt out* aan waarbij het gebruik steeds eenvoudig door de klant kan worden beëindigd.

Deze en andere maatregelen zijn onderwerp van overleg tussen het Cbp en de sector (vervoerders en TLS) over toetsing aan de Wet bescherming persoonsgegevens. Daartoe behoort de grondslag en noodzaak voor verwerking van bepaalde reisgegevens voor marketing door vervoerders. Het Cbp heeft in het algemeen aangekondigd gebrekkige naleving van de privacyregels in een vroeger stadium te gaan handhaven.

Mijn rol in de migratie naar de OV-chipkaart is erop gericht dat voor de reiziger volledige duidelijkheid bestaat over wat er met zijn reisgegevens gebeurt, hoe hij daar invloed op kan uitoefenen en de waarborgen die de vervoerders en TLS hanteren. De gesprekken met de vervoersector, TLS en het Cbp zijn op deze doelstelling gericht. Mijn eerste belang is dat tenminste de primaire functies van de OV-chipkaart in overeenstemming zijn met de privacyregels. De primaire functies van de OV-chipkaart zijn die van 'slim' vervoerbewijs en betaalmiddel in het OV, welke nauw samen hangen met het uitvoeren van de vervoerconcessie.

Na bespreking van het uitgewerkte privacybeleid met het Cbp en de consumentenorganisaties, zal ik de Tweede Kamer per brief op de hoogte brengen van de resultaten.