

Vergaderjaar 2010–2011

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 415**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 februari 2011

Naar aanleiding van het Algemeen Overleg van 27 januari jl. (kamerstukken II 2010/11, 23 645, nr. 414) met uw Kamer over fraude met de OV-chipkaart heeft uw Kamer de motie van het lid Monasch (PvdA) (kamerstukken II 2010/11, 23 645, nr. 404) aangenomen. De Kamer vraagt in de motie om een nadere rapportage binnen een maand, waarin de risico's van de recente kraakacties van de OV-chipkaart in kaart worden gebracht. Ook verzoekt de Kamer in de motie om tot die tijd niet over te gaan tot de verplichte invoering van de OV-chipkaart.

In mijn brief van 8 februari jl. (Kamerstukken II 2010/11, 23 645, nr. 411) heb ik u laten weten het gevraagde onderzoek te laten uitvoeren. Ik heb TLS en de vervoerders gevraagd om een rapportage op te stellen over de omvang en impact van de recente kraakacties op de OV-chipkaart, de wijze waarop het probleem kan worden beheerst en de daaraan verbonden kosten. Daarnaast heb ik het onderzoek laten toetsen door PwC als onafhankelijke partij.

Hierbij ontvangt u het onderzoeksrapport van TLS en de vervoerders alsmede het toetsrapport van PwC<sup>1</sup>. Het rapport van TLS en de vervoerders geeft een beschrijving van de fraudescenario's naar aanleiding van de recente kraakacties, de impact daarvan en de maatregelen om de fraude te detecteren en te beheersen. Ook geeft het rapport inzicht in de maximale fraudekosten die de sector verwacht (€ 750 000 voor de drie fraudescenario's samen, € 200 000 tot € 400 000 nadat de maatregel «controle aan boord» is geïmplementeerd), en de kosten voor vertraging van het uitzetten van het NVB door de instandhouding van twee systemen (€ 10–15 miljoen op jaarbasis voor het stads- en streekvervoer). Afgezet tegen de totale omzet aan reizigersopbrengsten van ruim € 2 miljard op jaarbasis is het bedrag van maximaal € 9 miljoen (€ 750 000 x 12 maanden) aan fraude beheersbaar voor TLS en de vervoerders. De conclusie van het onderzoek van de sector is dat de huidige en verwachte toekomstige fraude beheersbaar is.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

PwC stelt ten aanzien van het onderzoek van de sector dat de mogelijke impact van de recente fraudescenario's toereikend is ingeschat. De maatregelen ten aanzien van het fraudescenario van het «*het ophogen van saldo met als doel verzilvering bij de balie*» worden als afdoende beoordeeld. De maatregelen die zijn geformuleerd voor het scenario «*Het ophogen van saldo met als doel vrij te reizen*» en «*De frauduleuze [nep] check*» zullen naar verwachting een positief effect hebben. De omvang van het restrisico is nog niet gespecificeerd door TLS, waardoor deze nog niet getoetst kon worden door PwC.

#### **A. Reeds geïmplementeerde maatregelen**

De maatregelen die TLS en de vervoerders volgens het rapport reeds hebben geïmplementeerd zijn:

- Hogere frequentie van controles in de backoffice;
- Het verplicht stellen van legitimatie bij restitutie van saldo aan de balie om restitutiefraude te beperken.

#### **B. Beheersmaatregelen «op korte termijn» (binnen 6 maanden)**

TLS heeft een aantal van de voorgestelde maatregelen reeds ingebracht in het formele wijzigingsproces. Deze «korte termijn» beheersmaatregelen bestaan uit:

- Het permanent blokkeren van OV-chipkaarten waarbij fraude is vastgesteld;
- Het aanmaken van een transactie bij controle aan boord ter preventie van een «vervalste check-in». Dit is een uitbreiding op een bestaande inspectiemaatregel, waarbij er wordt gezorgd dat er bij controle een transactie wordt aangemaakt. Hierdoor kan fraude door de backoffice worden vastgesteld.

#### **C. Beheersmaatregelen «op lange termijn» (meer dan 6 maanden)**

De «lange termijn» maatregelen betreffen:

- Het verbeteren van de blacklistfunctionaliteit, onder andere gericht op de distributie en de capaciteit van de blacklist;
- Toevoegen extra kenmerk aan transacties. Deze maatregel wordt eerst verder gespecificeerd en de risico's van invoering worden geanalyseerd;
- De migratie naar de kaart gebaseerd op de SmartMX chip.

In haar toetsrapport wijst PwC onder meer op de implicaties van de organisatie van de OV-chipkaart structuur. De implementatie van maatregelen is een verantwoordelijkheid van vervoerders die elk een relatie hebben met een eigen leverancier. Het daadwerkelijk doorvoeren van wijzigingen zal geschieden langs de besluitvormingsgremia van TLS en de vervoerders. Zoals uw Kamer weet, heb ik de Commissie Meijdam advies gevraagd over de manier waarop in de OV-chipkaart structuur besluiten worden genomen. Ik verwacht dat dit advies ook hierop antwoord zal geven.

Op basis van het onderzoek van TLS en de vervoerders en de toets van PwC zie ik geen reden om het uitzetten van het NVB in het stadsgewest Haaglanden en de provincie Zuid-Holland verder op te schorten. Te meer omdat het niet uitzetten van het NVB niet bijdraagt tot een verminderd risico op fraude, maar wel de decentrale overheden en haar vervoerders confronteert met meerkosten als gevolg van het langer in stand houden van twee systemen.

Ik zal het NVB in het stadsgewest Haaglanden en de provincie Zuid-Holland, alsmede die in de in de resterende regio's, echter niet uitzetten voordat ik met uw Kamer heb kunnen overleggen. Daarom hecht ik er aan om het TLS rapport op zo kort mogelijke termijn te bespreken.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus