

23 645 Openbaar vervoer

Nr. 284 **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**
Vastgesteld 25 februari 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<1> heeft op 28 januari 2009 overleg gevoerd met staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat over:

- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 8 oktober 2008 met het verslag van het schriftelijk overleg over diverse berichten in de media gerelateerd aan de ov-chipkaart (23645, nr. 252);
- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 10 oktober 2008 over de ov-chipkaart en consumentenoverleg (aanbieding achterliggende overwegingen) (23645, nr. 255);
- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 8 juli 2008 over de criteria voor toetsing vergunningaanvraag voor elektronischgeldinstelling (egi) door De Nederlandsche Bank (DNB) (23645, nr. 229);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 30 mei 2008 over de egi-status van Trans Link Systems (23645, nr. 206);
- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 7 oktober 2008 over verkoop aandelen TLS door Connexxion (23645, nr. 257);
- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 7 oktober 2008 over de ov-chipkaart en consumentenoverleg (23645, nr. 254);
- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 7 oktober 2008 over meerkosten ov-chipkaart (23645, nr. 253);
- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 11 november 2008 over het WOB-verzoek met betrekking tot het door TLS en RET opgestelde plan van aanpak realisatie van de landelijke migratie (23645, nr. 265);
- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 12 november 2008 over de meerkosten van de ov-chipkaart zoals opgenomen in het Aanvalsplan ov-chipkaart (23645, nr. 264);
- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 18 november 2008 over de planning ov-chipkaart (23645, nr. 266);
- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 1 december 2008 over de rol van de Nederlandse Spoorwegen bij de ov-chipkaart (23645, nr. 267);
- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 14 januari 2009 over de ov-chipkaart (23645, nr. 276);
- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 3 december 2009 over de actualisatie Aanvalsplan ov-chipkaart (23645, nr. 270);
- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 27 januari 2009 met een lijst van vragen en antwoorden inzake actualisatie van het aanvalsplan ov-chipkaart (23645, nr. 270)

.
Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

Voorzitter: Jager

Griffier: Tijdink

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De **voorzitter**: Ik heet alle aanwezigen hartelijk welkom. Omdat direct na afloop van dit algemeen overleg een VAO naar aanleiding hiervan gepland staat in de plenaire zaal, kunnen wij niet uitlopen. Er zijn acht sprekers. Daarom hanteren wij een spreektijd van vier minuten en een maximum van twee interrupties per fractie.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Er gebeurt vandaag iets opmerkelijks. In Rotterdam wordt de strippenkaart afgeschaft en wordt iedereen die met de metro wil reizen, gedwongen de ov-chipkaart te gebruiken. Toch zijn er nog veel forse problemen met deze kaart. Vandaag laat NS weten op de rem te gaan staan bij de introductie van de ov-chipkaart. Volledige invoering en verplicht gebruik van de kaart wil NS uitstellen. Dat is de conclusie, ondanks het persberichtje dat op deze mededeling van NS volgde. NS wil de gewone kaartjes handhaven zolang de reiziger dit wenst.

De keuze die NS maakt, is uiteraard de enige juiste. Het openbaar vervoer in Rotterdam zou deze keuze ook moeten maken. De mensen in die stad, evenals de Kamer, wordt voorgehouden dat de ov-chipkaart een kwestie is van wennen, net als destijds de invoering van de strippenkaart een kwestie was van wennen. Die vergelijking gaat echter totaal niet op. De problemen met de ov-chipkaart zijn zo immens groot en talrijk dat het moeilijk is om het overzicht te bewaren. Waarschijnlijk is de staatssecretaris dat overzicht al jaren kwijt en zitten wij daarom nog steeds in deze vicieuze cirkel van onvermogen. Het lijkt een kwade droom waar je nooit uit ontwaakt. Morgenochtend zullen in de regio Rotterdam ruim 300.000 mensen wakker worden waarvoor geldt dat de kwade droom wellicht een dagelijkse nachtmerrie wordt.

Wat is er allemaal nog mis met de ov-chipkaart? In de eerste plaats is de kaart volledig gekraakt. De gegevens zijn makkelijk te lezen en te manipuleren. De Universiteit van Nijmegen noemt het reizen met de ov-chipkaart "reizen met een open portemonnee".

In de tweede plaats komen er veel fouten voor bij het in- en uitchecken. In 2008 ging het in- en uitchecken al 250.000 keer mis, waardoor mensen veel te veel moesten betalen voor hun rit. Het gaat niet alleen mis doordat mensen vergeten uit te checken, maar ook doordat de apparatuur regelmatig weigert. Dit overkomt mensen die al gewend zijn aan de ov-chipkaart. Over wat er morgen gebeurt, houd ik daarom mijn hart vast. Dan zullen immers veel mensen de chipkaart voor het eerst gebruiken. In de derde plaats zijn er problemen voor blinden en slechtzienden. Al in het jaarverslag van Viziris over 2005 staat een oproep om de ov-chipkaart geschikt te maken voor deze groep. Nu, vier jaar later, blijkt er nog niets te zijn gebeurd op dit punt. Deze chipkaart maakt zelfstandig reizen voor blinden en slechtzienden onmogelijk.

In de vierde plaats is de ov-studentenkaart van studenten die wonen buiten Rotterdam, maar ook voor een groep studenten die in Rotterdam woont, niet geschikt voor gebruik als ov-chipkaart, omdat er nog geen chip in de kaart is verwerkt. Alleen omdat het systeem niet geschikt en niet klaar is, moeten deze studenten nu allerlei onhandige dingen regelen die fraudegevoelig zijn.

In de vijfde plaats hebben vervoerders in de omringende gebieden geen afleesapparatuur, waardoor een reiziger die met Veolia of Arriva Rotterdam binnenkomt, een extra overstaptarief moet betalen en vervolgens moet stempelen op een nieuw soort strippenkaart. Als die kaart vol is, zal hij het te veel betaalde geld moeten proberen terug te krijgen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik heb nu enige tijd naar de heer Roemer zitten luisteren. Hij zegt steeds dat hij voorstander is van een ov-chipkaart. Hij spreekt over "reizen met een open portemonnee". Daarmee suggereert hij dat iemand mijn saldo zou kunnen jatten. Dat is echter niet mogelijk. Hij spreekt over "een nachtmerrie voor mensen in Rotterdam". Daarop zal het echter niet uitdraaien. Vindt de SP-fractie nog steeds dat er een ov-chipkaart moet komen? Als zij dat vindt, adviseer ik de heer Roemer om een wat voorzichtiger toon aan te slaan.

De heer **Roemer** (SP): De antwoorden op alle vragen van de heer Mastwijk zullen in het vervolg van

mijn betoog te vinden zijn. Ik zal daarom mijn betoog afmaken en daarmee ook zijn drie vragen beantwoorden.

In de zesde plaats is het draagvlak voor de kaart onvoldoende. In een overleg met consumentenorganisaties, dat maar liefst zes uur duurde, is men geen steek verder gekomen. De reiziger is totaal niet klaar voor de kaart. Toch wordt die er gewoon doorgedrukt, dus zonder instemming van consumentenorganisaties.

Het grootste probleem is echter misschien wel het uitblijven van de goedkeuring van De Nederlandsche Bank om de ov-chipkaart die nu wordt voorgesteld, te gebruiken als betaalmiddel. Als de grens van 6 mln. openstaand saldo wordt overschreden, is goedkeuring van De Nederlandsche Bank nodig. Die goedkeuring is er nog steeds niet en ik verwacht dat die niet zal komen. In de antwoorden op mijn vragen stelt de staatssecretaris dat het heel goed mogelijk is dat binnen afzienbare tijd deze grens van 6 mln. wordt overschreden. Zij verbindt daaraan echter geen consequenties en steekt haar hoofd in het zand. Zonder certificering van De Nederlandsche Bank mag de kaart niet worden gebruikt als de grens van 6 mln. wordt overschreden.

Ik kom terug op het eerste punt, namelijk de veiligheid, en antwoord daarmee de heer Mastwijk. Afgelopen maandag hebben mensen van RTV Rijnmond een anonieme chipkaart gekocht en die zelf opgewaardeerd met een eigen computer. Zij hebben dus gefraudeerd. Daarna hebben zij maandag met deze kaart gereisd. Dat deden zij ook dinsdag en vandaag, woensdag. Deze fraude is dus niet opgevallen en de kaart is niet geblokkeerd. Men heeft ons echter steeds beloofd dat een kaart waarmee is gefraudeerd, geblokkeerd zou worden. Dit is hét bewijs dat het systeem volledig onbetrouwbaar is en dat de beveiliging die was toegezegd, niet werkt.

Ik heb gesproken over acht grote problemen. Zij hebben niets te maken met wennen. De SP-fractie is nog steeds een groot voorstander van een ov-chipkaart, zeg ik tegen de heer Mastwijk. Wij willen echter een kaart die veilig is en waarvan de reiziger beter wordt. De kaart waaraan nu wordt gewerkt, is niet veilig en zal niet leiden tot verbeteringen voor de reiziger. Het is hierbij dus niet een kwestie van wennen, maar een kwestie van het doordrukken van een kaart die onveilig is, die je alleen in Rotterdam mag gebruiken vanwege het ontbreken van de egi-status, die niet geschikt is voor blinde en slechtziende reizigers, waarvan de apparatuur nog niet deugt en waarmee het betalen honderdduizenden keren fout gaat. Het gaat bovendien om een kaart waarmee de privacy niet kan worden gewaarborgd en waarvan is gebleken dat hij leidt tot reizen met een open portemonnee. Ik heb de hoop al bijna opgegeven dat de staatssecretaris al deze problemen serieus neemt. Tot dusverre heeft zij een en ander gewoon laten gebeuren. Een jaar geleden zei zij: ik schaf de strippenkaart pas af als er een veilige ov-chipkaart is. Die woorden blijken nu totaal niets waard te zijn. Waarom heeft zij ons dit een jaar geleden wijsgemaakt?

Wat vindt de staatssecretaris ervan dat men drie dagen heeft kunnen reizen met een kaart waarmee is gefraudeerd? Het systeem heeft dit niet geconstateerd en de kaart is niet geblokkeerd. Welke conclusies trekt de staatssecretaris hieruit? Is er al een certificering van De Nederlandsche Bank? Wat zal er gebeuren als de grens van 6 mln. wordt overschreden terwijl er nog geen toestemming is van De Nederlandsche Bank? Welke maatregelen kunnen door De Nederlandsche Bank worden genomen? Als hiermee iets fout gaat, houd ik de staatssecretaris volledig verantwoordelijk voor de gevolgen ervan. Zij schaft de strippenkaart af, niemand anders. Als het fout gaat, neemt zij dan ook haar verantwoordelijkheid en trekt zij daaruit dan zelf haar conclusies? Waarom heeft het overleg met de consumentenorganisaties tot niets geleid?

De staatssecretaris kan volgens de SP-fractie op dit moment alleen maar constateren dat het nu uitzetten van de stippenkaart in Rotterdam een onverantwoord besluit is. Wij moeten, met alle gevolgen van dien, doorgaan met een duaal systeem, ook in Rotterdam. Vervolgens moet er met volle kracht worden gewerkt aan een snelle, maar goed doordachte overgang naar een veilige ov-chipkaart. Tegelijkertijd moeten wij werken aan draagvlak, aan het oplossen van de problemen en de onduidelijkheden die vooral op het financiële vlak liggen. Hiermee heb ik ook de laatste vraag van de heer Mastwijk beantwoord. Als de staatssecretaris dit vandaag niet besluit, zal ik hierover de Kamer om een uitspraak vragen.

De heer **Mastwijk** (CDA): De opmerking van de heer Roemer over de open portemonnee blijft mij bezighouden. Het beeld dat iemand mijn chipkaart zou kunnen leegjatten, wordt voortdurend neergezet. Ik kan het mis hebben, maar volgens mij is er nog nooit een kaart op deze manier

leeggeroofd en volgens mij kan het ook niet. Wat bedoelt de heer Roemer precies met "reizen met een open portemonnee"?

De heer **Roemer** (SP): Tot twee keer toe is aangetoond dat de kaart gemakkelijk op korte afstand is af te lezen en te manipuleren. Je kunt de kaart zowel opwaarderen als afwaarderen, je kunt ermee doen en laten wat je wilt. Straks is de kaart een officieel betaalmiddel dat in Nederland op grote schaal wordt gebruikt. Als de gebreken in dit stadium al zo overduidelijk zijn, kunnen wij toch niet anders dan constateren dat wij de verkeerde weg zijn ingeslagen? Of gaan wij wachten op het moment dat iemand hiervan een heel grote businesscase maakt? Ik wil daarop niet wachten.

De heer **Mastwijk** (CDA): Wij kunnen dus concluderen dat er geen sprake is van het leegroven van een kaart.

De **voorzitter**: Mijnheer Mastwijk, u had het woord niet. Ik beschouw dit als uw tweede interruptie.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb zojuist een dvd-opname gezien. Daarop is te zien hoe RTV Rijnmond een kaart opwaardeert. Met die kaart is maandag en dinsdag gereisd. Men heeft de Kamer doen geloven dat fraude binnen 24 uur zou worden geconstateerd, namelijk in de nacht nadat er is gereisd met de kaart waarmee de fraude is gepleegd. Na constatering van de fraude zou de kaart worden geblokkeerd. Daardoor zou er slechts een klein beetje ellende uit de fraude voortvloeien. Dat heeft men ons doen geloven. De fraude van RTV Rijnmond is twee nachten niet opgemerkt en men heeft drie dagen met de opgewaardeerde kaart kunnen reizen. Nu het voorval is gemeld bij de RET en bij Trans Link Systems (TLS) springen daar uiteraard alle stoppen. Men had echter nog een week met de kaart kunnen reizen. Met zo'n kaart, mijnheer Mastwijk, zouden wij moeten instemmen? Ik hoop maar dat de Kamer dat niet doet.

De heer **Cramer**: (ChristenUnie): De heer Roemer stelt met veel aplomb dat reizigers die met een ov-chipkaart reizen, nog steeds reizen met een open portemonnee. In de hoorzitting is echter mijns inziens aangetoond dat dit niet waar is. De kaart valt alleen uit te lezen als men eerst aan de passagier vraagt aan welke kant men de ov-chipkaart draagt, om vervolgens ten minste vijf seconden op diens schouder te hangen om de kaart uit te lezen. Dat is ongeveer de afstand die nodig is om de kaart te kunnen lezen. Het is dus in ieder geval nog niet aangetoond dat het beeld juist is van het reizen met een open portemonnee. Er is wel aangetoond dat de kaart kan worden gekraakt, maar niet dat "Jan Modaal" met een scanner en een taster de boel uit de zakken van mensen kan plukken. Dat is niet mogelijk.

De heer **Roemer** (SP): Deze redenering van de heer Cramer is erg naïef. De wetenschap heeft een lek in het systeem aangetoond. Wetenschappers hebben aangetoond dat de kaart volledig is gekraakt en dat hij daarmee totaal waardeloos is geworden. Uiteraard heeft de producent van de kaart een marketingbureau in de arm genomen. Men heeft zelf een antennetje gefabriceerd. Als iemand met andere bedoelingen zich daarin verdiept, maakt hij uiteraard afleesapparatuur met een iets andere antenne, waarbij de gegevens op een meter afstand zijn af te lezen. Een en ander is bevestigd door de universiteit. De kaart is dus erg gemakkelijk te lezen en men kan ermee doen wat men wil. Het geheime algoritme is gekraakt. Wetenschappers hebben dit aangetoond en ik heb nu bovendien met eigen ogen gezien dat men de kaart kan aanpassen en drie dagen kan reizen met een aangepaste kaart. Het beveiligingssysteem dat men ons heeft geschetst, deugt dus voor geen meter. Als mijn collega's dit allemaal niet willen zien, kan ik alleen maar zeggen: laat ze wakker worden!

De **voorzitter**: Ik zie dat er meer vragen zijn. Ik moet echter de tijd in het oog houden. Daarom geef ik nu het woord aan de volgende woordvoerder, mevrouw Van Gent.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Morgen is een belangrijke dag, want dan wordt de strippenkaart in Rotterdam afgeschafte. Dat zou aanleiding moeten zijn tot het vieren van een feest, maar bij mij leidt het eerder tot paniek dan tot een feeststemming. Voor de staatssecretaris en voor de strippenkaart in Rotterdam is het één minuut voor twaalf. De fractie van GroenLinks vindt het

onverantwoord om de strippenkaart in Rotterdam af te schaffen. Mijn fractie is dol op technische snuffjes die de mens dienen. Als snuffjes de mens tegenwerken, is er echter iets mis. De technische snuffjes waarmee wij aan de slag gaan, moeten deugen. De ov-chipkaart deugt zeker niet. Ik noem in dit verband vijf heldere punten en dring er bij de staatssecretaris op aan om hiermee niet door te gaan. Het is nog net niet te laat.

Ik heb een zeer nare smaak overgehouden aan het gegoochel met cijfers van de RET. Eerst stelt men dat er een foutmarge is van 0,033%. Als puntje bij paaltje komt, blijkt dat bij de bus en de tram in Rotterdam -- hier worden uiteraard door de afwezigheid van poortjes de meeste fouten gemaakt -- niet minder dan 4,8% van de mensen wordt gedupeerd. Deze mensen moeten te veel betalen of worden geconfronteerd met dingen die fout gaan. Bij 4,8% van de reizen die mensen maken gaat iets mis, dus bij 1 op de 21 reizen. Dat lijkt mij veel. De staatssecretaris schrijft dat het aantal klachten is teruggebracht naar een zeer laag niveau. Hierbij is mijns inziens sprake van wishful thinking. Bij een percentage van 4,8 gaat het namelijk om 233.000 reizen. Mijn fractie vindt dit geen zeer laag niveau. Wat is de reactie hierop van de staatssecretaris? Als er bij de kilometerheffing sprake zou zijn van een dergelijke foutmarge, zouden dagelijks 350.000 automobilisten de boot ingaan. Als dat het geval was, zou het systeem van de kilometerheffing na een dag, of zelfs na een uur worden uitgezet. Buiten en binnen de Kamer zou de pleuris uitbreken. Wij moeten niet met twee maten meten. Wij moeten ervoor zorgen dat reizigers in het openbaar vervoer betalen voor wat zij gebruiken. Zij mogen echter niet met hoge foutmarges en veel ellende worden geconfronteerd. Het systeem van de ov-chipkaart lijkt veel belangrijker te zijn geworden dan het comfort voor de passagier. Toch is het om het laatste ooit allemaal begonnen. De ov-chipkaart is er niet om de passagier dwars te zitten, maar om diens comfort te vergroten.

Blinden en slechtzienenden zullen de kinderziekten van de ov-chipkaart letterlijk aan den lijve ondervinden. De heer Joosten van Viziris zei tijdens de hoorzitting: "Mensen met een visuele handicap zijn voor hun transport afhankelijk van het openbaar vervoer. Wij hebben geprobeerd de komst van de ov-chipkaart te zien als een kans, maar wij zijn nu bang dat de kaart ons verder buiten de samenleving plaatst." Dat kan toch niet de bedoeling van de staatssecretaris zijn? Als de ov-chipkaart hiertoe zou leiden, zou ik dat onverantwoord en asociaal vinden. Juist deze groep mensen, die is aangewezen op het openbaar vervoer, mag hierdoor niet worden tegengewerkt.

Vanaf het begin heeft mijn fractie betoogd dat het een buitengewoon slecht idee is om een systeemwijziging, namelijk de invoering van een digitale kaart, te koppelen aan een tariefwijziging. Dit leed dreigt nu toch te geschieden, maar het is nog niet te laat. De staatssecretaris moet mijns inziens op z'n minst proberen om greep te houden op de kosten voor de reiziger. Ik neem geen genoegen met de stelling dat de reiziger er gemiddeld niet op achteruit gaat. Dat wordt bovendien alleen voor de overgangsfase gegarandeerd. Ik wil dat het Rijk een maximaal kilometertarief en een maximaal instaptarief stelt. Ik hoor hierop graag een reactie van de staatssecretaris en overweeg om hierover een motie in te dienen.

De ov-chipkaart is zo lek als een mandje. Er kan mee worden gefraudeerd. "Gratis openbaar vervoer" krijgt hiermee een heel nieuwe dimensie. Het "gratis" gaat in dit geval op andermans kosten. Dat is volgens mij niet de bedoeling. Ik dring er bij de staatssecretaris op aan om de huidige ov-chipkaart te vervangen door een deugdelijke variant. Ik adviseer haar om niet in het diepe te springen als zij haar zaakjes nog niet op orde heeft. De ov-chipkaart is te kraken. De staatssecretaris zal het toch met mij eens zijn dat het op deze manier niet kan?

Het is zeer opmerkelijk dat NS nu zegt dat men wat gaat experimenteren, dat men pas over drie jaar gaat implementeren en ondertussen het kaartje wil behouden. NS heeft 726 mln. gekregen voor de voorbereiding op de komst van de ov-chipkaart. Het is volstrekt onduidelijk wat er met dit geld concreet wordt gedaan. Zal de staatssecretaris ingrijpen als over een halfjaar of een jaar blijkt dat de klanten ontevreden zijn over het nieuwe ov-chipsysteem, dat het een puinzooi is geworden en dat bepaalde groepen geen of slechter gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer? Is zij bereid om in zo'n situatie de strippenkaart opnieuw in te voeren? Heeft zij een plan B klaarliggen? Dat lijkt mij bij dit hoofdpijndossier uitermate belangrijk.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Mevrouw Van Gent stelt dat de RET goochelt met cijfers. Mijns inziens goochelt zij zelf ook met cijfers. Zij spreekt namelijk over de introductie van de ov-chipkaart in de metro en gebruikt daarbij de cijfers van het tram- en busvervoer. Zij haalt de woorden van de

voorzitter van Viziris tijdens de hoorzitting aan, maar vergeet te melden dat hierover vervolgens een persbericht is verschenen. Daaruit blijkt dat alles is opgelost. Mijns inziens heeft niet de staatssecretaris haar zaakjes niet op orde, maar mevrouw Van Gent.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik begrijp dit wel. Wat is namelijk de situatie? De leden van de coalitiepartijen laten zich als makke coalitieschappen naar de afgrond leiden. Koste wat het kost moet de ov-chipkaart morgen in Rotterdam ingevoerd worden. Dit is een prestigekwestie. De blinden en slechtzienden hebben gisteren nog een petitie aangeboden over de ov-chipkaart. Zij zien grote problemen die niet zijn opgelost. Ik snap echt niet dat mevrouw Roefs het lef heeft om te beweren dat de problemen allemaal zijn opgelost. Waar is de fractie van de PvdA mee bezig? Het is van groot belang om voorlopig de strippenkaart naast de ov-chipkaart te laten bestaan. Laten wij daarover een deal sluiten en ophouden met muggenziften. Met het laatste schiet niemand iets op.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): In het persbericht van Viziris en de RET staat duidelijk dat een prima eerste stap wordt gezet op weg naar een goede ov-chipkaart en toegankelijk openbaar vervoer voor blinden en slechtzienden. De problemen voor blinden en slechtzienden worden absoluut niet zomaar opzij geschoven. De invoering van de ov-chipkaart in Rotterdam is slechts een pilot. Hieraan wordt keihard gewerkt. Ik vind het echt onbegrijpelijk dat mevrouw Van Gent zulke grote woorden gebruikt terwijl mensen in overleg met anderen ervoor zorgen dat de situatie verbetert.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb begrepen dat er hulp zal worden geboden aan de blinden en slechtzienden. Toch zullen mensen niet zelfstandig kunnen reizen, omdat zij de automaten niet kunnen bedienen. Bovendien levert het systeem veel gedoe op als mensen te veel betalen. Er zijn honderdduizenden klachten over situaties waarin dit niet goed gaat. Mevrouw Roefs zal het toch met mij eens zijn dat mensen met een visuele of andere handicap zelfstandig gebruik moeten kunnen maken van het openbaar vervoer? Zij moeten dit zeker in Rotterdam kunnen doen, waar nu tegen de verdrukking in de strippenkaart wordt afgeschaft.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik zal niet alle bezwaren herhalen die de laatste tijd zijn gewisseld met de staatssecretaris. De PVV-fractie is nog steeds niet voor invoering van deze ov-chipkaart. De kaart is gekraakt en de toestemming van De Nederlandsche Bank ontbreekt. Er zijn nog te veel problemen met de kaart. Desondanks gaan de staatssecretaris en de coalitiepartijen door met de introductie. Morgen wordt een belangrijke dag, niet alleen voor de reiziger, maar ook voor de staatssecretaris. Wij zullen zien wat er gebeurt. Als de staatssecretaris alle waarschuwingen in de wind slaat van vele fracties over dit apolitieke onderwerp -- wij willen immers allemaal goed openbaar vervoer -- dan neem ik aan dat zij haar politieke lot laat afhangen van het verloop van de introductie van de ov-chipkaart in Rotterdam. Zij schaft de strippenkaart af ondanks alle bezwaren die zijn genoemd. Naar ik aanneem staat zij dan ook in voor de gevolgen. Als de introductie goed gaat, geven wij elkaar een hand. Als het fout gaat, neem ik aan dat de staatssecretaris daaruit haar conclusies trekt. Ik vraag haar om dit vandaag toe te zeggen. Mijn fractie zal alle moties steunen waarmee wordt getracht de afschaffing van de strippenkaart te verhinderen.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Vorige week zei de nieuwe Amerikaanse president Obama in zijn inaugurele rede dat je wordt afgerekend op wat je bouwt, niet op wat je afbreekt. Als wij in Nederland met iets nieuws beginnen, is het altijd erg gemakkelijk om op elke slak zout te leggen en bij elke kinderziekte te jammeren: zie je wel, het moet niet doorgaan en wij moeten de vernieuwing afblazen. Ik ben niet van die school. Mijns inziens is het van groot belang om vanaf morgen de ov-chipkaart in Rotterdam integraal te testen. Ongetwijfeld zal het daarbij op een aantal punten gloeiend misgaan. Misschien moeten wij daarop zelfs hopen. Immers, als er dingen misgaan, kunnen wij daarvan leren en kunnen fouten bij de grote uitrol worden voorkomen. Juist daarvoor is de pilot bedoeld. Daarom is het ook van belang dat de strippenkaart niet naast de ov-chipkaart blijft bestaan in Rotterdam. Op die manier kan heel goed worden gezien wat het effect van de invoering van de ov-chipkaart en het afschaffen van de strippenkaart is. Deze pilot is de enige manier om te voorkomen dat het straks helemaal fout gaat bij de grote uitrol. De pilot zal ons veel kennis opleveren. Daarom steun

ik de afschaffing van de strippenkaart in Rotterdam voluit.

Een en ander wil niet zeggen dat mijn fractie geen vragen heeft over dit dossier. De brief over de elektronischgeldinstellingstatus (egi-status) vindt mijn fractie niet veelzeggend. Met de voorwaarden en criteria die daarin worden genoemd, kun je namelijk alle kanten op. De gehanteerde definitie is zo breed dat zelfs de zegeltjes bij de supermarkt er onder lijken te vallen. Kan de staatssecretaris toelichten hoe een en ander in de praktijk wordt getoetst? De SP-fractie sprak eerder over aantallen transacties en absolute bedragen die in systemen rond moeten gaan, willen zij vergunningplichtig zijn. Waarom worden die in de brief niet genoemd? Waarom was aan het begin van het traject niet duidelijk dat de ov-chipkaart vergunningplichtig was?

Als ik het goed begrijp heeft minister Bos als onderdeel van de steunmaatregelen bedongen dat de ING Bank pin handhaaft op de betaalpassen. Pin is voor het betalingsverkeer te belangrijk om de organisatie ervan alleen aan de Visa's en de MasterCards van de wereld over te laten. Geldt dit ook voor de ov-chipkaart? Als je vindt dat de overheid zich op dit dossier moet inzetten, waarom streef je dan niet naar een sterke positie in de organisatie en goed toezicht op de ov-chipkaart? Wat is de rol van de toezichthouders? Aan goed toezicht op deze markten heeft het in de afgelopen jaren nogal ontbroken.

DistriChip is alweer opgeheven en de samenwerkingsverbanden brokkelen af. Men kon straffeloos de markt monopoliseren in het ov-gedeelte, zoals Visa en MasterCard deden. Waarom is niet gekozen voor een open markt van systeemaanbieders?

Wat is de stand van zaken bij de gesprekken met de consumentenorganisaties? Welke afspraken zijn gemaakt over bijvoorbeeld betere faciliteiten voor slechtzienden en gehandicapten? Op televisie is een uitgebreide documentaire uitgezonden over de problemen met de kaart op dit punt. Deze groepen moeten zo snel mogelijk worden betrokken bij het systeem en problemen op dit punt moeten zo snel mogelijk worden opgelost.

Hoe kunnen wij inzicht krijgen in de meerkosten voor beveiliging? Voor wiens rekening komen deze meerkosten? Waarom wilde NS niet meewerken aan het rapport van de commissie-Kist? Wat is de stand van zaken rond de samenwerking met vervoerders? Wat verstaat de staatssecretaris onder de "totale publieke bijdrage"? De commissie-Kist stelt voor om een onafhankelijk regisseur aan te stellen. De staatssecretaris stelt zich echter ook op als regisseur. Hoe verhouden de rol van de staatssecretaris en die van een onafhankelijk regisseur zich tot elkaar?

NS heeft vandaag gemeld dat men wat vertraagd met de ov-chipkaart zal gaan werken. Wat is de reactie van de staatssecretaris hierop? In haar brief van 28 november schrijft zij dat de participatie van NS bij de uitrol van de kaart cruciaal is. In hoeverre levert de vertraging die NS nu aankondigt problemen op voor andere partijen?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De fractie van D66 redeneert: wij gaan integraal testen, gaan ervan uit dat dit gloeiend mis gaat, maar vinden dat acceptabel omdat het hierbij gaat om een pilotproject. Hoe lang wil de fractie van D66 passagiers aan dit soort proeven blootstellen? Mensen zijn op weg naar hun werk. Wij willen toch niet dat er wordt geëxperimenteerd over de ruggen van reizigers?

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb gezegd dat het af en toe wel eens gloeiend mis zal gaan. Er is al veel getest, dus veel dingen zullen erg goed gaan. Ongetwijfeld zullen er echter ook kinderziekten boven komen drijven, waarmee men geen rekening heeft kunnen houden. Daarom is een grote test precies wat nodig is voordat een dergelijk groot project wordt uitgerold. Als er iets helemaal misgaat tijdens de uitrol in Rotterdam zal mijn fractie niet de fractie zijn die op hoge toon de staatssecretaris naar de Kamer roept. Mijn fractie zal dan niet brullen dat het een schande is dat er iets mis gaat. Dat is een beetje de toon waarop mevrouw Van Gent op dit moment spreekt. Ik vind dat je robuust moet zijn als je iets nieuws gaat uitproberen. If you can't stand the heat, stay out of the kitchen. Als je dat niet aandurft, moet je niet besturen en moeten wij geen nieuwe dingen meer willen doen in Nederland. Ik hoop dat de uitrol heel goed gaat en dat er heel snel oplossingen worden gevonden voor de zaken die toch misgaan. Ongetwijfeld hoopt de staatssecretaris dit ook. Wij moeten één keer een start durven maken en onze nek durven uitsteken. Als er één ding mis gaat, moeten wij niet direct gaan piepen. Wij moeten dan het probleem oplossen, in plaats van voorstellen om het hele circus maar af te blazen. De staatssecretaris gaat over de reikwijdte en de duur van het experiment. Ik vertrouw haar dat toe.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent moet zich verontschuldigen, omdat zij verplichtingen elders heeft.

De heer **Madlener** (PVV): Hoe kan de heer Van der Ham het hebben over "zaken oplossen als er iets mis gaat"? Er gaan immers constant zaken mis met de ov-chipkaart. Hij noemt zelf een waslijst aan zaken die misgaan. Wij spreken hierbij niet slechts over de uitrol van een pilot, maar ook over het afschaffen van de strippenkaart en het begin van de uitrol van de ov-chipkaart. Waarom pleit de heer Van der Ham voor de invoering van de ov-chipkaart terwijl er nog zo veel zaken mis zijn met de kaart? Op deze manier laat de fractie van D66 de reiziger in Rotterdam enorm in de kou staan.

De heer **Van der Ham** (D66): Veel reizigers kijken uit naar de invoering van de ov-chipkaart. Verder kunnen wij een aantal problemen pas goed bezien en de omvang ervan inschatten als wij het werken met de kaart grootschalig uitproberen. Als wij iets willen invoeren dat veel problemen van het andere systeem kan ondervangen, zullen wij altijd worden geconfronteerd met kinderziekten. Laten wij niet vergeten dat veel mensen met de strippenkaart zwartrijden. Dat kost het openbaar vervoer erg veel geld. Kinderziekten kunnen alleen maar worden verholpen als het systeem in de praktijk werkt. Wij hebben nu niet te maken met een landelijke uitrol, maar slechts met een lokale uitrol. Alleen als daarbij de strippenkaart wordt uitgezet, is er sprake van een volwaardige pilot waaruit conclusies kunnen worden getrokken.

De heer **Roemer** (SP): Ja, als je iets nieuws probeert, moet je het de ruimte geven. Mensen moeten daarbij de kans krijgen om dingen uit te proberen en kinderziekten op te sporen. Op dat punt ben ik het volledig eens met de heer Van der Ham. Daar richt zich mijn kritiek echter niet op. Die kritiek richt zich op drie zaken van fundamentele aard. In de eerste plaats is deze chipkaart volledig ongeschikt voor blinde en slechtziende reizigers. Zij kunnen door deze kaart niet meer zelfstandig reizen. Om zelfstandig reizen voor deze doelgroep mogelijk te maken, zal de apparatuur volledig moeten worden aangepast. Daarbij gaat het dus niet om wennen of om een kinderziekte, maar om een fundamentele keuze.

In de tweede plaats heeft de fractie van D66 steeds samen met die van de SP gesteld dat goedkeuring van De Nederlandsche Bank nodig is zodra de grens van 6 mln. wordt gepasseerd. De staatssecretaris stelt dat deze grens wellicht al wordt gepasseerd bij de volledige invoering van de kaart in Rotterdam. De goedkeuring is er echter nog niet. Ook dit is een fundamentele kwestie.

In de derde plaats is ons wijsgemaakt dat de kaart zo is beveiligd, dat fraude binnen 24 uur zou worden geconstateerd en hersteld. Daarvan blijkt nu geen sprake te zijn. Hierbij hebben wij het dus niet over kinderziekten, mijnheer Van der Ham.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik hoor graag de reactie van de staatssecretaris op de fraudezaak waarover de heer Roemer spreekt. Ik denk dat men zich terecht in Rotterdam een hoedje is geschrokken. Ik hoop dat men zich afvraagt hoe dit heeft kunnen gebeuren en hoe er zo snel mogelijk voor kan worden gezorgd dat dit wordt ondervangen. Dit is mijns inziens typisch een kinderziekte die nu boven tafel komt. Dit moet uiteraard niet kunnen. Het is heel goed dat dit nu boven water is gekomen. Ik hoop dat men het snel oplost.

De kwestie rond de toegankelijkheid voor gehandicapten is zeer belangrijk. In Rotterdam zal men moeten experimenteren met oplossingen voor dat probleem. Ik heb daarover een vraag aan de staatssecretaris gesteld, want dit is toch wel een dilemma. Hoe gaan wij dit aanpakken en hoe gaat men dit in Rotterdam aanpakken? Ik kan mij voorstellen dat men zal werken met proefopstellingen of met persoonlijke hulp aan de poortjes. Zulke zaken kan men uitproberen. De heer Roemer heeft gelijk als hij stelt dat dit geen kinderziekte is. Dit zou een structureel probleem kunnen zijn. Een structureel probleem kan op een structurele manier worden opgelost.

In de kwestie van de egi-status trekt mijn fractie al jarenlang samen met die van de SP op. Wij zijn daarover kritisch. Ik hoor graag een afdoende antwoord van de staatssecretaris op mijn vragen hierover. Is dit voldoende ingedekt? Ik blijf hierover kritisch. Dat wil echter niet zeggen dat mijn fractie geen groen licht kan geven voor de praktische invoering van de ov-chipkaart in Rotterdam.

De heer **Cramer**: (ChristenUnie): Voorzitter. Morgen gaat de knop om voor de ov-chipkaart in de

Rotterdamse metro. Dan wordt de laatste fase ingezet van een veelbewogen pilot. Er is in de afgelopen week veel gebeurd. Zo is er nu eindelijk overeenstemming tussen de RET en Viziris over de voorzieningen voor visueel gehandicapten.

Er zijn echter nog uitvoeringsproblemen. Studenten krijgen een tijdelijke kaart, omdat nog niet alle studentenkaarten van een ov-chip zijn voorzien. Ik vind dat vreemd, omdat de strippenkaart in Rotterdam al fors later wordt uitgezet dan oorspronkelijk de bedoeling was. In de kaarten die wij van NS ontvangen zit al bijna een jaar de ov-chip verwerkt zonder dat die is geactiveerd.

Dit is niet het enige praktische probleem. Ik ga ervan uit dat deze praktische problemen worden opgelost. Ik roep de vervoerders via de staatssecretaris op om hiervan echt werk te maken. Ik word niet vrolijk van klachten over kleine dingen waarvan ik weet dat zij tijdelijk zijn. Zij kunnen echter wel het draagvlak voor de ov-chipkaart aantasten. Daarom is goede communicatie nodig en moet er vanuit de klant worden gedacht. Een klein voorbeeld is het combiabonnement voor mensen die vanuit de regio naar Rotterdam reizen. Dit abonnement kan echter maar bij enkele servicepunten op de ov-chipkaart worden geladen. Dat is niet erg klantvriendelijk, omdat de klant daardoor wordt beperkt in zijn mogelijkheden. Zulke onduidelijke en niet klantgerichte situaties moeten worden voorkomen. Ik hoop dat de RET zich dit aantrekt.

Deze ochtend stonden er berichten in de krant waarin de indruk werd gewekt dat NS de landelijke invoering van de ov-chipkaart jaren zou willen uitstellen. Inmiddels is duidelijk geworden dat deze berichten op een misverstand berusten en dat reizigers vanaf 1 oktober overal in Nederland op saldo kunnen reizen. Er zijn echter andere problemen die vóór de landelijke invoering moeten worden opgelost. Bonnen kunnen begrijpelijker. Er moet een oplossing komen voor bijvoorbeeld internationale treinreizigers. Vervoerders moeten op één chipkaart komen en de dubbele vaste voet moet vervallen. Zo zijn er nog enkele problemen te noemen. Hiertegenover staat dat er veel problemen zijn opgelost. Daarover horen wij de laatste weken helaas minder. Zo hebben de consumentenorganisaties in het verleden de vervanging van de sterabonnementen steeds aangevoerd. Er komt nu een kortingskaart voor de bus bij het NS-abonnement. Dit is een belangrijke ontwikkeling die mij tot vreugde stemt.

Het is belangrijk dat er snel overeenstemming komt over het eindbeeld. Hierover zou op 19 januari met consumentenorganisaties worden gesproken. De verwachtingen die consumentenorganisaties vooraf van deze dag hadden, zijn niet helemaal uitgekomen. Dit bewijst enerzijds hoe belangrijk goede communicatie in dit proces is. Anderzijds vind ik de berichtgeving van enkele organisaties tendentius. Op 9 februari komen de vervoerders met een reactie. Die zouden de consumentenorganisaties toch kunnen afwachten? Daarna moeten echter snel knopen worden doorgehakt. De wensen van consumenten zijn al heel lang bekend. Ik ben een realist, dus ik voorzie dat niet aan alle wensen tegemoetgekomen zal kunnen worden. De vervoerders en de decentrale overheden moeten echter wel in beweging komen en opschieten. Ik vraag de staatssecretaris of het mogelijk is om voor half maart een definitief voorstel bij het regieteam te hebben liggen, zodat de Kamer dit voorstel uiterlijk 1 april kan ontvangen.

Er zijn nu een implementatiegroep, een stuurgroep, een regiegroep en wellicht nog meer groepen. Kunnen de stuurgroep en de implementatiegroep niet worden samengevoegd, om op die manier efficiënter te kunnen werken?

Ik eindig met het vragen van aandacht voor de overstapsituaties, een probleem dat ik tot nu toe in bijna ieder overleg over de ov-chipkaart heb aangekaart. Ook bij de oplossing van dit probleem moet worden gedacht vanuit de klant. Ik constateer dat in het geactualiseerde aanvalsplan wordt gesproken over betere bewegwijzering, betere uiterlijke kenmerken van voorzieningen en een onderzoek naar loopstromen. Dit zijn verbeteringen, maar geen oplossingen van het probleem. Ik roep bij dezen de vervoerders nogmaals op om vanuit de klant te denken, niet vanuit het systeem. Dat betekent inderdaad dat vervoerders straks moeten gokken of een reiziger die reist van Utrecht Centraal naar Amsterdam Weesperplein op station Amsterdam Amstel is overgestapt op de metro, of dat hij dit op station Duivendrecht heeft gedaan. Dit kunnen vervoerders echter toch wel onderling regelen? Zij weten straks de begin- en de eindhalte van hun klanten voor honderd procent zeker. Bovendien weten zij van 99% van de reizigers exact waar zij zijn overgestapt van een vervoermiddel van de ene vervoerder op een vervoermiddel van de andere vervoerder. Op dit moment werkt men alleen met steekproeven. Het laatste procent moet er niet toe leiden dat het systeem te ingewikkeld wordt voor de klant, doordat hij bij overstappen op hetzelfde perron van station Weesp niet moet uitchecken en bij

zo'n overstap op station Duivendrecht dit wel moet doen. Ook moeten wij voorkomen dat een reiziger op station Amersfoort moet nadenken met welke vervoerder hij reist om te bepalen of hij wel of niet moet chippen. Ik roep de staatssecretaris op om de vervoerders en de decentrale overheden op het hart te drukken dat het voor het succes van de ov-chipkaart van belang is dat juist bij het overstappen het gemak van de klant vooropstaat.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik constateer dat de reizigers die de ov-chipkaart de laatste tijd hebben gebruikt, zeer tevreden zijn over de kaart. Het aantal reizigers dat de kaart gebruikt, neemt snel toe. Ik vind het ook belangrijk om te constateren dat de meest kwetsbare groep, namelijk de visueel gehandicapten, akkoord gaan met de volledige overgang van morgen op de ov-chipkaart in de metro van Rotterdam. Zij vinden dat een aantal zaken goed is geregeld en dat bij een aantal andere zaken in ieder geval extra hulp wordt verleend. In de toekomst wordt daarvoor het een en ander geregeld. Het kabaal dat sommigen, die op een bepaalde manier oppositie voeren, hier nu maken, vind ik nogal overdreven. Uiteraard zal er wel eens een ov-chipkaart worden gekraakt. Honderd procent perfect bestaat niet. Er is ook steeds opnieuw vals geld in omloop. Ik hoor deze partijen echter niet voorstellen om dan maar al het geld uit de roulatie te nemen. Wij moeten uiteraard wel bovenop de fraude met de kaarten zitten. De staatssecretaris moet de vragen erover beantwoorden. De fraude is echter geen reden om te besluiten, niet door te gaan met de ov-chipkaart. Er is altijd wel ergens een lekje.

De VVD-fractie was en is voor de ov-chipkaart. Wij hebben voldoende informatie gekregen, met name van de RET in Rotterdam. Daaruit concluderen wij dat het verantwoord is om over te stappen. Nu men in Rotterdam hiervoor de verantwoordelijkheid durft te nemen en ook de staatssecretaris stelt dat zij de verantwoordelijkheid voor de overstap durft te nemen, is mijn fractie voorstander van de overstap. Er is immers een totaaltest nodig. Ik heb mij snel moeten laten informeren in Rotterdam, omdat ik pas sinds enkele weken deze portefeuille doe. Men heeft mij daar gezegd: wij kunnen het aan.

Mijn fractie zal de test op de voet volgen. Nu moet in de praktijk worden aangetoond dat met de kaart foutloos of nagenoeg foutloos kan worden gewerkt. Dit moet zijn aangetoond voordat mijn fractie een volgende stap wil zetten. De kleine problemen die nog optreden, moeten eerst worden opgelost. Her en der horen wij dat in Amsterdam dit gaat gebeuren en elders dat. Dat men overal de ov-chipkaart als alternatief invoert, vindt mijn fractie goed. Wij vinden echter dat alleen in de Rotterdamse metro de proef moet plaatsvinden waarbij uitsluitend met de ov-chipkaart kan worden gereisd. Wij blijven deze pilot de komende dagen en weken volgen. De staatssecretaris moet de Kamer hierover perfect op de hoogte houden. Mijn fractie vindt het best als er streefdata worden gesteld voor het zetten van volgende stappen, maar dit moeten geen data zijn waar niet meer aan te tornen valt. Eerst moeten wij goed bezien hoe de pilot in Rotterdam verloopt.

Volgens mijn fractie is het van essentieel belang dat NS meedoet. NS moet er voortvarend voor zorgen dat mensen de ov-chipkaart kunnen gaan gebruiken. De ochtend voor dit debat en de dag voordat in de Rotterdamse metro de ov-chipkaart als enig mogelijk betaalmiddel wordt ingevoerd, komt de directeur van NS Reizigers op tv kabaal maken. Daarin heb ik ontzettend de pest. Als hij echt een probleem had, had hij dat in de afgelopen weken aan de Kamer kunnen laten weten. Ik hoor en lees bovendien dat NS 500 mln. heeft gekregen om poortjes te plaatsen en dat men waarschijnlijk dit geld niet aan de ov-chipkaart zal besteden, maar voor andere zaken zal gebruiken. Hoe zorgt de staatssecretaris ervoor dat NS op een positieve manier meedoet in het geheel? Hoe zorgt zij ervoor dat de 500 mln. die NS heeft gekregen -- en die het volgens de andere deal mocht houden om ervoor te zorgen dat de ov-chipkaart optimaal kon worden ingevoerd, inclusief poortjes -- ook daadwerkelijk besteedt aan de ov-chipkaart? Wij hadden graag gezien dat bij dit algemeen overleg de minister aanwezig was geweest die verantwoordelijk is voor NS. Dat is helaas anders gelopen. Waarschijnlijk zullen wij snel met een verzoek komen om met de bewindspersonen door te praten over de rol van NS en over het ontbreken van daadkracht en positieve inzet bij NS. Dat kan in de vorm van een vervolgo-AO in aanwezigheid van de minister.

De VVD-fractie heeft kritiek op het feit dat er nog zo veel vragen onbeantwoord zijn rond de ov-chipkaart. Wij vinden dat in dit stadium het eindbeeld duidelijk had moeten zijn. Welke tariefstructuur zal gelden? Welke definitieve oplossing voor studenten wordt gekozen? Hoe worden de problemen met het overstappen opgelost? Hoe wordt voorkomen dat eenmalige gebruikers een idioot hoge prijs

moeten betalen? Mijn fractie wenst dat dit eindbeeld binnen zes weken op tafel komt te liggen. Wellicht zullen daarin nog enkele vraagtekens staan en zullen kleine dingen nog moeten worden aangepast. De staatssecretaris moet echter regisseren. Het is mij niet duidelijk of zij de regierol heeft of de ov-chipkaartregisseur. Iedereen praat met iedereen in allerlei praatgroepen. Er moet echter één regisseur zijn, namelijk de staatssecretaris. Laat haar binnen zes weken een eindbeeld op tafel leggen. Daarover kunnen wij dan spreken en kan iedereen zijn mening nog eens geven. Op die manier wordt duidelijk waar wij uiteindelijk naar toe gaan.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Op verzoek van de SP-fractie vergaderen wij een week eerder over de ov-chipkaart. Een dergelijk verzoek willigen wij uiteraard graag in. Laat echter duidelijk zijn dat de fractie van de PvdA er voorstander van is dat morgen de poortjes in de metro van Rotterdam definitief dicht gaan. Morgen zal worden begonnen met het belangrijkste en spannendste onderdeel van de pilot. Met man en macht is en wordt gewerkt aan de voorbereiding ervan. Men is op alles voorbereid. Niet alleen de mensen van de RET, maar ook veel mensen van TLS en van het GVB staan morgen paraat om de reizigers te helpen. Net als vele anderen zijn wij erg benieuwd naar het verloop van deze fase van de pilot. Ik hoop dat men veel leert en dat die kennis kan worden gebruikt bij de uiteindelijke introductie van de ov-chipkaart in heel Nederland.

Na Rotterdam volgt Amsterdam. De datum van 1 april wordt genoemd. Naar ik aanneem vindt ook de staatssecretaris dat de datum waarop in Amsterdam de kaart wordt ingevoerd, afhangt van het verloop van de pilot in Rotterdam. Ik heb begrepen dat half februari, dus ongeveer na twee en een halve week proefdraaien in Rotterdam, de eerste en belangrijkste evaluatie al kan worden gehouden. Zijn er met de staatssecretaris afspraken gemaakt over de start in Amsterdam? Heeft Amsterdam überhaupt al een verzoek ingediend bij de staatssecretaris? Ik vond het leuk om te horen dat op dit moment in Amsterdam veel meer ov-chipkaarten worden verkocht dan in Rotterdam. Waarschijnlijk komt dit doordat men in Amsterdam een grote korting geeft.

De communicatie naar de reiziger verloopt volgens mijn fractie goed. De website, de webshop en de brochure die NS uitgeeft, scheppen veel duidelijkheid. De communicatie tussen alle spelers in dit proces verdient volgens mijn fractie nog geen schoonheidsprijs. Mij valt op dat het regionaal overleg goed loopt. Het overleg met enkele landelijke consumentenorganisaties gaat duidelijk moeizamer. Ik leg de nadruk op het woord "enkele", omdat de heer Roemer zojuist een beeld schetste waarin het leek dat alle consumentenorganisaties zich tegen de komst van de kaart hebben gekeerd. Dat is niet het geval. In het algemeen geldt dat als duidelijk is wie de gesprekspartner en de verantwoordelijke is, zaken worden aangekaart en opgelost. Ik denk daarbij aan het overleg tussen de RET en Viziris. Ook van de ROCOV's horen wij dat men tevreden is. Met name ROVER en de Consumentenbond zijn mijns inziens dan weer met de een en dan weer met de ander, en uiteindelijk met iedereen in gesprek. Op het ene moment spreekt men met de staatssecretaris, op het andere moment met de vervoerders en op weer een ander moment met de implementatiegroep. Dit maakt de zaak er niet overzichtelijker op. Als niet duidelijk is wie voor wat verantwoordelijk is, is het logisch dat mensen het gevoel krijgen dat zij van het kastje naar de muur worden gestuurd. Ik hoop dat het vorige week maandag gehouden overleg met alle partijen, dus de vervoerders, de decentrale overheden en de consumentenorganisaties, een goede voorzet is geweest voor de toekomst. Ik roep ROVER en de Consumentenbond op om heel snel weer officieel mee te gaan doen. Met langs de kant staan bereik je volgens onze fractie niets. Kan de staatssecretaris mij uitleggen wat het verschil is tussen de twaalf reizigerseisen, het eindbeeld en het streefbeeld waarover gesproken wordt? In ieder geval bij mij is hierover verwarring ontstaan. Ik heb de indruk dat een en ander ook elders verwarring heeft gewekt.

Ik hoor graag een toelichting van de staatssecretaris bij de mijns inziens selectief geknipte berichten van de NOS over NS. Er werd een situatie van vertraging geschetst die mijns inziens niet juist is. Ik ben juist zeer enthousiast over het voornemen van NS om over enkele maanden met de ov-chipkaart te starten en een snelle introductie te promoten door een korting te geven van 10% op de prijs van de treinreis. Ik heb mij veel zorgen gemaakt over het feit dat er mogelijk een lappendeken ontstaat aan abonnementen die door de verschillende regio's zouden worden verzonden. Is het juist dat nu is afgesproken om de eerste twee jaar slechts te werken met de nu bestaande abonnementsvormen? Wat is de stand van zaken bij de distributie? Is er op dit punt goed nieuws te melden?

De heer **Madlener** (PVV): Wat vindt mevrouw Roefs van het feit dat Rotterdammers nu worden

gedwongen de ov-chipkaart aan te schaffen en daarvoor de hoofdprijs moeten betalen, terwijl Amsterdammers dezelfde kaart met grote korting kunnen kopen? Waarom splitst zij de Rotterdammers de kaart in de maag, terwijl zij zelf veel problemen met de kaart noemt die nog niet zijn opgelost? Om deze problemen op te lossen, is het niet noodzakelijk om de Rotterdamse proef te houden op de manier waarvoor nu is gekozen. Deze problemen kunnen ook worden opgelost zonder dat het gebruik van de ov-chipkaart wordt verplicht. Veel fracties noemen veel argumenten waarom een dergelijke proef noodzakelijk zou zijn. Al deze argumenten zijn ondeugdelijk. De meeste van de genoemde problemen kunnen ook worden opgelost als ook nog met een strippenkaart kan worden gereisd.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Hierover zullen wij het nooit eens worden. Zeer veel mensen in Nederland kijken uit naar de introductie van de ov-chipkaart. In sommige onderzoeksrapporten wordt gesproken over 80% van de mensen die de voordelen van de ov-chipkaart inzien. Als wij deze kaart op nationale schaal willen invoeren, zullen wij moeten beginnen met een lokale pilot. Die pilot wordt nu in Rotterdam gehouden. Van deze proef gaan wij veel leren. Daarvan profiteert straks iedereen bij de invoering van de kaart op nationale schaal.

Ik meen dat ook Rotterdammers in het verleden gedurende een lange periode de ov-chipkaart met korting hebben kunnen kopen. Ik weet dat echter niet heel precies. Ik heb er alle vertrouwen in dat wij straks zullen zeggen: van deze Rotterdamse pilot hebben wij veel geleerd. De fouten die tijdens deze pilot worden gemaakt, zullen straks bij de nationale introductie niet meer worden gemaakt. Ik benadruk nogmaals dat veel mensen ernaar uitzien om gemakkelijk door heel Nederland te kunnen reizen met één ov-chipkaart die zij automatisch kunnen laten opladen. Op die manier hoeven zij niet meer na te denken over het aantal zones dat zij moeten afstempelen en of zij een apart kaartje moeten kopen als zij de trein instappen.

De heer **Madlener** (PVV): Ik wil graag dat mevrouw Roefs antwoord geeft op mijn vraag. Waarom is een Rotterdammer die morgen de metro wil nemen verplicht een ov-chipkaart te kopen voor een flink bedrag, terwijl een Amsterdammer korting krijgt op dezelfde kaart die in Amsterdam niet verplicht is?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wij houden in Rotterdam een pilot. Wij moeten ergens beginnen. Verder moet de heer Madlener deze vraag stellen aan de gemeenteraad van Rotterdam. Daar is men akkoord gegaan met de vorm waarin de pilot daar nu wordt gehouden.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Collega Cramer begon zijn bijdrage met: morgen gaat de knop om in Rotterdam. Collega Van der Ham noemde het de ultieme proef en ik denk dat dit eigenlijk goed weergeeft hoe de CDA-fractie in deze discussie zit. Laat daar geen misverstand over bestaan: ook wij verwachten niet dat de komende maanden in Rotterdam geheel vlekkeloos zullen verlopen, maar wij gaan ervan uit dat Pedro Peters en de zijnen problemen die zich eventueel voordoen, direct zullen oplossen. Bovendien heb ik wel eens eerder gezegd dat de RET niet alleen voor zichzelf bezig is. Als men straks in april of in juni in Amsterdam de strippenkaart wil afschaffen, dan moeten problemen die zich eventueel in Rotterdam voordoen, wel zijn opgelost. Anders zal de staatssecretaris, althans zo stel ik mij dat voor, heel lang wachten met het afschaffen van de strippenkaart in Amsterdam. De vraag aan de staatssecretaris is: zie ik dat zo goed?

Tijdens het rondetafelgesprek hebben de vertegenwoordigers van Viziris en de RET de agenda getrokken en een voorlopige oplossing gevonden voor zich mogelijk in Rotterdam voordoende problemen. Dan hebben wij het dus over de toegankelijkheid voor mensen met een visuele beperking. Daarmee zijn wij er echter nog niet. Ons eindbeeld is immers, om dat woord ook maar eens te gebruiken, dat de ov-chipkaart uiteindelijk voor iedereen zal leiden tot meer reisgemak. Dat is ons ook beloofd. Dat geldt in onze perceptie ook voor mensen met een beperking, welke beperking dan ook. Dat is ons eindbeeld en dat moet ook het uitgangspunt zijn bij de gesprekken met de consumentenorganisaties over de vraag hoe het na Rotterdam verder moet.

Tijdens de rondetafelgesprekken noemde de heer Verbeek het belangrijk dat de voortgang erin wordt gehouden om de zaak financieel binnen de lijntjes te houden. Dan kan er natuurlijk een spanning ontstaan tussen snelheid en kwaliteit. Vervolgens kan de staatssecretaris het moeilijk krijgen, want zoals gezegd moet zij straks een beslissing nemen over de strippenkaart in Amsterdam en in de rest

van het land. Wat nu als de problemen in Rotterdam -- ik denk dat het meevalt, maar stel -- nog niet zijn opgelost? Hoe gaat het dan? De decentrale overheden en de bedrijven gaan klagen. Uitstel kost geld en de rekening gaat naar de staatssecretaris. Hoe gaat zij met zo'n claim om?

Dan kom ik op NS. Over de poortjes hebben wij het al gehad. Het kan fysiek niet om alle stations helemaal op slot te doen, anders zouden er nog eens vele miljoenen bijkomen. Ik sluit mij overigens aan bij de opmerkingen die collega Aptroot maakte over het geld dat NS besteed heeft. Ik vind wel dat NS op enig moment verantwoording moet afleggen over wat men met die vele miljoenen heeft gedaan. Dan ga ik nog even in op de planning van NS. Ik heb het persbericht gelezen. Daar kun je inderdaad uit afleiden dat het vanaf oktober 2009 mogelijk is om in heel Nederland met NS met de ov-chipkaart te reizen en ik vraag de staatssecretaris of dat met haar is kortgesloten. Hoe past dat in de planning die zij heeft uitgestippeld in het conceptaanvalsplan?

Nog een enkele opmerking over de poortjes. Ik heb wel eens opgemerkt in deze commissie dat het niet logisch is om natuurlijke onderdoorgangen zoals bijvoorbeeld het station in Leiden die heeft, met poortjes af te sluiten. De staatssecretaris zou daarmee aan het werk gaan. Wat is de stand van zaken? Dan heb ik nog een paar praktische opmerkingen. Ik heb mij beperkt tot een aantal punten, omdat andere dingen al gezegd waren. Over een of twee jaar gaan oma en opa Mastwijk met hun drie kleinkinderen naar de Efteling. Of collega Roemer wil met zijn vrouw en kinderen deelnemen aan de onvolprezen Drentse Fietsvierdaagse. Wij moeten dan natuurlijk simpel via www.9292ov.nl kunnen zien hoe wij met het openbaar vervoer in Kaatsheuvel komen of in Hoogeveen, en hoeveel dat kost. Als wij onze chipkaart in de rechterzak hebben, moeten wij overal de lezer rechts hebben, en bij het opladen moet duidelijk zijn dat de opening voor de chipkaart en de bankpas overal aan dezelfde kant zit. Uiteraard moet eveneens duidelijk zijn in welke gleuf de bankpas moet en waar de chipkaart in moet. Het klinkt wat banaal, maar dat zijn natuurlijk straks de punten waar de reiziger op let. Het moet ook niet zo zijn dat wij op een NS-station een paar honderd meter moeten lopen om te kunnen in- en uitchecken. Zo kan ik nog wel wat dingen bedenken die straks voor de reiziger heel erg belangrijk zijn. Dat is ons eindbeeld en daarvan zeg ik nog een keer: het reizen met de ov-chipkaart moet straks, over een of twee jaar, voor iedereen gemeengoed zijn en het moet per saldo meer gemak opleveren.

De heer **Roemer** (SP): Het eindbeeld van de heer Mastwijk is ook mijn eindbeeld. Het zou hartstikke mooi zijn als wij straks een ov-chipkaart hebben met reizigersgemak, een kaart die handig is, die veilig is, waardoor ik niet vijf kaartjes in mijn achterzak hoeft te hebben, waar ik een boeketje bloemen mee kan kopen op het perron, waar ik een taxi mee kan betalen of het parkeren van mijn auto, als ik ergens naar een transferium ga. Dat is ook mijn einddoel. Daarvoor heb ik echter wel een veilige kaart nodig, die gecertificeerd is door De Nederlandsche Bank. Dat laatste gebeurt echter niet. De verwachting is toch wel erg groot dat wij daarvoor een andere chip moeten hebben. U weet net zo goed als ik dat het vervangen van deze chip, het migreren, enige tijd gaat kosten. Als wij toch samen zo snel mogelijk ons eindbeeld willen gaan halen en als wij samen de chipkaart willen waar wij samen op zitten te wachten, vindt de CDA-fractie dan ook niet dat wij nu zo snel mogelijk het besluit moeten nemen om naar een veilige chipkaart te gaan, zodat wij die ook daadwerkelijk kunnen gaan gebruiken? Nu is wat u wilt gewoon feitelijk onmogelijk, mijnheer Mastwijk.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik herinner mij een uitspraak van mijn moeder, die zei: de mens lijdt het meest van wat hij vreest. Ik ben blij dat de heer Roemer mijn eindbeeld deelt. Je kunt er tegenaan kijken hoe je wilt, wij denken dat die proef in Rotterdam -- inclusief de discussies over egi, veiligheid, kraken en niet kraken -- zal aantonen waar het wel of niet aan schort. Ik denk niet dat het gebeurt, maar mocht het zo zijn -- laten wij een klein beetje meedenken in de fatalistische manier van denken van de heer Roemer -- dat de pleuris werkelijk uitbreekt, zoals mevrouw Van Gent zei, dan weten wij toch ook met zijn allen hoe laat het is? Nogmaals, wij zijn daar niet zo bang voor.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Dat was mijn vraag niet. Wat de kinderziektes betreft, ben ik het met u eens. Daar gaat het niet om. Het gaat om het fundamentele vraag. Naar mijn idee en volgens de voorwaarden die ik lees bij De Nederlandsche Bank en de ECB krijg je geen toestemming om een chip met een gesloten algoritme grootschalig te gebruiken als betaalmiddel. Dus kunnen wij die chip zonder toestemming van de bank helemaal niet zo breed uitrollen als u wilt. Een brede uitrol is alleen mogelijk als wij nu een besluit nemen om zo snel mogelijk over te stappen. Deelt de CDA-fractie die

mening? Dat was mijn vraag.

De heer **Mastwijk** (CDA): Nee, die mening deel ik niet. Wij moeten de proef in Rotterdam gaan doen. De signalen die de heer Roemer uitzendt over wat er van De Nederlandsche Bank mag of niet mag, heb ik niet gekregen. Overigens neem ik aan dat de staatssecretaris daar nog wel op ingaat, in aanvulling op hetgeen zij daarover schriftelijk al heeft laten weten. Ik ben daar niet bang voor en ik zie dus ook geen aanleiding om nu al te zeggen: wij moeten nu al overstappen op een hoger level chip.

Antwoord van de staatssecretaris

De **voorzitter**: Ik wil het houden bij maximaal twee interrupties per woordvoerder. Er zijn veel vragen gesteld en wij moeten uiterlijk om 14.30 uur klaar zijn met dit overleg. Het woord is aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Ik zal het zo kort mogelijk houden, maar er zijn veel dingen te vertellen. De eerste aanleiding tot dit debat is het feit dat morgen de proef in Rotterdam start. Eveneens op de agenda staat de geactualiseerde versie van het aanvalsplan dat de Kamer heeft ontvangen. Daarin staat dat het tempo bij de uitrol en de invoering van de ov-chipkaart er behoorlijk in zit. Er zijn besluiten genomen over de commissie-Kist, er is een uitvoeringsorganisatie onder leiding van de heer Leen Verbeek in het leven geroepen, die erop toeziet dat vertragingen in de uitrol worden voorkomen. Dat voorkomt ook vermijdbare meerkosten, want als de commissie-Kist ons één ding geleerd heeft, dan is het wel dat de uitrol niet vertraagd moet worden als wij en als de vervoersbedrijven meerkosten willen voorkomen.

Ik ben ook onder de indruk van de inzet waarmee er in de uitvoeringsorganisatie wordt gewerkt. Er wordt kennis uitgewisseld, zodat niet elke regio het wiel opnieuw hoeft uit te vinden. Als concreet punt noem ik de toezegging van de RET om het ov-chipsysteem toegankelijker te maken voor blinden en slechtzienenden. Wat de proef in Rotterdam zal opleveren voor blinden en slechtzienenden zal ook door andere regio's worden overgenomen. Zo heb je voordeel van kennisuitwisseling. Er is gesproken over het eindbeeld van de ov-chip. Op dit moment wordt er constructief gesproken over een eindbeeld van de ov-chipkaart. Alle betrokken partijen werken mee aan een eindbeeld waarmee iedereen ook kan instemmen. De vervoerders reageren volgende maand op de schets uit de consumentenhoek.

Een aantal van u heeft gevraagd of het niet mogelijk is om een einddatum vast te stellen voor het eindbeeld. Kunnen wij niet zeggen: over zes weken of op 1 april hebben wij dat eindbeeld compleet? Ik begrijp dat u zegt dat er tempo gemaakt moet worden. Daar ben ik ook voor. Tegelijkertijd vind ik dat bij dit eindbeeld alle partijen goed betrokken moeten worden. Zij moeten zich allemaal kunnen herkennen in dat beeld en dat kan soms iets meer tijd vergen dan wij prettig vinden. Als staatssecretaris wil ik natuurlijk dat het eindbeeld dat uit het proces rolt, iets is waar ik volledig achter kan staan en waarmee de eisen van de reiziger en het gemak van de reiziger goed gediend worden. Maar ook de decentrale overheden en de vervoerders zullen er achter moeten kunnen staan. Zij zullen bereid moeten zijn om de benodigde aanpassingen te maken. En het moet mogelijk zijn om die aanpassingen te maken. Dat is belangrijk. Er wordt constructief gesproken. Wij werken erg snel. Ik zeg u toe dat het eindbeeld, zodra het geaccordeerd is, naar de Kamer toegestuurd zal worden, maar ik wil geen harde datum afspreken wanneer het klaar moet zijn.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat zijn mooie woorden, maar het is natuurlijk wel gek dat wij nog geen eindbeeld hebben, nu wij al zo'n tijd bezig zijn en nu vanaf morgen in de metro de chipkaart definitief het enig mogelijke betaalmiddel is. Ik ben het ermee eens dat er nog ervaringen worden opgedaan, waarmee het eindbeeld kan worden aangepast, maar ik zou toch eigenlijk wel willen dat er binnen zes weken een eindbeeld wordt neergelegd. Wat mij betreft, staat er dan op een paar onderdelen nog maar een vraagteken. Op andere punten zijn er misschien nog twee alternatieven en op weer andere punten is het eindbeeld volstrekt duidelijk. Het is nu toch -- sorry dat ik het zeggen moet -- vrij chaotisch. Ik doe dit dossier nu net een paar weken. Ik heb alles doorgelezen en dan denk ik: wat gek dat je aan een traject begint en daar zo'n tijd mee bezig bent, terwijl je geen eindbeeld voor ogen hebt. Dat kan niet waar zijn.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Daarbij spelen natuurlijk ook de technische mogelijkheden van de ov-chipkaart een rol en het feit dat alles waar je gedurende zo'n proces tegenaan loopt, zaken duidelijk maakt. Zo moet u ook de proef in Rotterdam zien. Ook daar zullen wij weer dingen van leren die bij dat eindbeeld een rol zullen spelen. Wat ik buitengewoon belangrijk vind, is dat wij met een eindbeeld komen waarin het gemak van de reiziger echt voorop staat. Het gemak dat wij willen, moet echter wel technisch mogelijk en uitvoerbaar zijn. Dat is het gesprek dat op dit moment gaande is tussen alle betrokken partijen. Daar is zorgvuldigheid voor nodig. Nogmaals, u kunt ervan op aan dat ik er echt de uiterste druk op zet om daar met elkaar uit te komen. Wij zijn nu in een cruciale fase gekomen. Als de pilot goed gaat en wij daar de leerpunten van toegepast hebben, zal die ov-chipkaart echt verder worden uitgerold. Dan zal dat eindbeeld er ook moeten zijn. Ik zet daar echt uiterste druk op, maar ik wil mij niet binden aan een bepaalde datum of aan een bepaalde periode.

De heer **Aptroot** (VVD): Misschien komen wij er toch uit, maar ik vind echt dat zo'n eindpunt er moet komen. Als wij over zes weken een concept krijgen, waarin nog een paar vraagtekens staan of een paar varianten, dan begrijp ik dat best. Juist de ultieme test in Rotterdam moet natuurlijk een en ander nog aangeven. Toch zou ik die toezegging willen, anders moet ik haar straks proberen af te dwingen. Dat vind ik ook flauw, in ons eerste AO. Waarom zegt u niet: ik zet alles op alles en u krijgt het eerste concept van het eindbeeld, met daarin natuurlijk nog wat losse eindjes, over zes weken?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik zet sowieso alles op alles. Wij zijn er echt enorm hard mee bezig om dat allemaal voor elkaar te krijgen. Je hebt wel te maken met partijen die vanuit verschillende hoeken met elkaar spreken en die elkaar moeten vinden. Soms is voor dat gesprek gewoon enige tijd nodig. U zegt: ik zou toch echt iets willen zien over zes weken. Ik kan u natuurlijk toezeggen dat u over enige tijd het eerste concept krijgt. Ik kan mij echter ook voorstellen dat u zegt: stuur nou direct het eindbeeld naar de Kamer, zodra het er ligt. Dan weet je als Kamer ook dat je de versie hebt voorliggen die door alle betrokken partijen geaccordeerd is en waar alle betrokken partijen achter staan. Dan weet je als Kamer waar je het over hebt. Dat geef ik u toch in overweging. Het is heel goed mogelijk dat het definitieve eindbeeld er binnen zes weken ligt, maar ik wil mij niet aan die datum binden.

De heer **Cramer**: (ChristenUnie): Ik vroeg om een eindbeeld voor 1 april. Mag ik de staatssecretaris vragen om ons in de komende weken proactief op de hoogte te houden van wat de voortgang is? Dan kunnen wij als commissie een indruk krijgen van wat de ontwikkelingen zijn en op welk moment het eindbeeld er gaat komen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Uitstekend. Dat zeg ik graag toe.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De staatssecretaris zegt dat het gemak van de reiziger voorop moet staan. Ik moet u zeggen: de tranen springen mij in de ogen als ik dat hoor. Zijn het echter geen krokodillentranen bij de staatssecretaris als zij zegt dat dit het uitgangspunt is? Kan zij ons met het oog op de pilot die morgen van start gaat en waarin de strippenkaart wordt afgeschaft, garanderen dat het gemak van de reiziger vooropstaat? Kan zij garanderen dat er met die mensen niet als met een soort proefpassagiers geëxperimenteerd gaat worden? Daar wil ik dan echt absolute helderheid over.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Mevrouw Van Gent weet dat Rotterdam mij al vorig jaar rond deze tijd gevraagd heeft om met de pilot te mogen starten. Toen heb ik gezegd: ik vind dat Rotterdam daar nog niet aan toe is, er zijn nog veel te veel problemen voor de reiziger, ik geef daar nu geen toestemming voor. Vervolgens heeft Rotterdam een jaar lang heel hard gewerkt. Men heeft op heel veel punten verbetering bereikt en het is nu zo ver dat ik met een gerust hart, ook kijkend naar het belang van de reiziger, toestemming kan geven voor die proef. Wij moeten wel beseffen -- velen van u hebben dat gezegd en de heer Van der Ham was er het duidelijkst in -- dat het een pilot is. Er zullen leerpunten naar boven komen. Wij hopen natuurlijk dat het er slechts weinig zullen zijn. Er zullen dingen naar boven komen die niet gaan zoals zij horen te gaan. Daar zullen wij transparant in zijn. Die zaken moeten opgelost worden, zodat de reiziger kan profiteren van een goede, beproefde kaart wanneer de ov-chip verder uitgerold zal worden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De staatssecretaris zegt: ja, met wat mitsen en maren staat het gemak van de reiziger voorop. Nu zegt zij -- en ik herhaal dat even, want zij zei het min of meer buiten de microfoon -- nee, dat kan ik niet garanderen. Zij kan het dus niet garanderen en zij zit wat te experimenteren, samen met Rotterdam, over de ruggen van de reizigers en over de ruggen van blinden en slechtzienden. Zij kan het toch niet echt menen dat zij daarvoor verantwoordelijkheid neemt!

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Mijn nee sloeg er niet op dat het belang van de reiziger niet voorop zou staan. Het sloeg erop dat dit belang met wat mitsen en maren voorop staat. Het staat voorop. Juist in het belang van de reiziger wordt deze pilot gedaan, juist omdat wij willen weten tegen welke problemen je aanloopt en wat opgelost moet worden, zodat de ov-chipkaart, wanneer die verder uitgerold wordt, een goede kaart is. Ik zou willen zeggen: deze pilot is in het belang van de reiziger.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ook van de blinden en slechtzienden?

De **voorzitter**: Nee, mevrouw Van Gent, u hebt het woord niet. De heer Madlener heeft het woord.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik wil de staatssecretaris het volgende vragen. Als u morgen die strippenkaart uitzet in Rotterdam, dwingt u heel veel Rotterdammers om morgen alsnog die kaart te kopen. Wat vindt u ervan dat die kaart morgen een heleboel geld kost, of in ieder geval €7,50 tot een tientje, terwijl die kaart in andere plaatsen in het land gratis is? Ik noem Amsterdam. Wat vindt u daarvan?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat Amsterdam de ov-chipkaart met korting aanbiedt, is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van Amsterdam. Dat is in Rotterdam in het verleden ook gebeurd. Het gebeurt soms ook als je een abonnement neemt. Als je al jarenlang een abonnement hebt, betaal je de volle prijs, en neem je een nieuw abonnement, dan krijg je de eerste drie maanden korting. Dat is op zichzelf geen vreemde gang van zaken.

Voorzitter. Ik wil graag even terugkomen op de opmerking van mevrouw Van Gent, die ik nog niet beantwoord had. Zij vroeg of het ook in het belang van de blinden en slechtzienden is. Jazeker. Zoals bekend heeft Rotterdam een prijs gekregen voor een uitstekende toeleiding van blinden en slechtzienden naar de poortjes. Voor de blinden en slechtzienden is de strippenkaart buitengewoon lastig. Er wordt ook een proef gedaan of het mogelijk is om achteraf te betalen. Juist mensen die het heel moeilijk vinden om bij het poortje te kijken wat er nu precies afgeschreven wordt, krijgen dan achteraf de mogelijkheid om dat te controleren. Totdat deze proef klaar is, mogen zij voor €5,- per maand reizen. Ik vind dat een uitstekende oplossing. Ik weet ook dat Viziris daar erg tevreden mee is. Ik zou dus zeggen: aandacht voor de blinden en slechtzienden is er volop in Rotterdam.

De **voorzitter**: Een vervolgvraag nog van de heer Madlener. Daarna laten wij de staatssecretaris de vragen beantwoorden. Anders blijven veel vragen liggen. Als er daarna nog dringende vragen zijn, kunt u die hier nog stellen, voordat wij dat in de plenaire zaal moeten doen. Overigens, de beraadslagingen in de plenaire zaal liggen op schema, heb ik net vernomen.

De heer **Madlener** (PVV): Ik wil een feitelijke vraag stellen. Wat kost een anonieme kaart morgen voor een Rotterdammer, die verplicht is die kaart te kopen? En wat kost diezelfde kaart morgen in Amsterdam?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Daar kom ik in tweede termijn op terug. Dat moet ik even nakijken.

De **voorzitter**: De staatssecretaris laat dat uitzoeken en komt er op terug, of hier, of later in de plenaire zaal. Zij vervolgt nu haar beantwoording.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Er zijn veel vragen gesteld over de planning van NS. Daar zijn ook veel misverstanden over en er is onduidelijkheid. NS begint in mei een test op de Flevolijn met

een groep reizigers die zich hiervoor vrijwillig opgegeven hebben. Rond 1 oktober voert NS de ov-chipkaart landelijk in. Sommigen van u zeiden dat vanochtend bleek dat NS op de rem trapt. Dat is zeker niet zo. Afsproken was dat NS in oktober 2009 zou beginnen met de invoering, en dat blijft zo. Er wordt niet alleen -- en ook dat was allang bekend -- overgegaan op de ov-chip, maar ook het papieren kaartje blijft in gebruik. Hoe de overgang en de uitrol precies gaan, zal NS naar bevind van zaken bezien. Vanochtend is gezegd dat de schatting is dat rond het jaar 2012 helemaal wordt overgegaan op de ov-chip. Wat echter vanochtend duidelijk is geworden over NS, is niets nieuws. Er is zeker geen sprake van een NS die op de rem trapt. De heer Roemer vroeg of het niet vreemd was dat NS de acceptatie door de reiziger gebruikt en uitgaat van een lange duale fase, terwijl wij dat bij het stads- en streekvervoer niet doen. Ik herinner mij die vraag trouwens niet. De heer Roemer ook niet, zie ik. Dan leg ik die vraag weg.

De heer Aptroot heeft gevraagd hoe ik NS aanpak en hoe het gaat met die overstap. NS werkt volop mee. Dat neemt niet weg dat er met NS nog wel een paar harde noten te kraken zijn, met name over de goede manier van overstappen op de perrons. De heer Mastwijk had het al over Leiden als voorbeeld van een station met een interwijkverbinding. Ik ben daarover in overleg met NS. Dat doet niet de minister, want het hoort bij mijn portefeuille. Wij hebben daar goede gesprekken over, maar de oplossing hebben wij op dit moment nog niet voorhanden. Bij mij staat voorop -- daar mag u ook vanuit gaan -- dat ik alleen akkoord zal gaan met een oplossing van de overstapproblematiek die inderdaad het gemak van de reiziger dient. Een reiziger die op een perron staat te zoeken naar het poortje waar hij naartoe moet, of een reiziger die in de trein moet gaan bedenken of hij nu wel of niet moet uitchecken, is voor mij niet acceptabel. Met NS zijn wij bezig om te zorgen voor een goede oplossing die het gemak van de reiziger dient. Dat hoort ook in het eindbeeld thuis.

De heer Mastwijk meent dat NS verantwoording moet afleggen over de FENS-gelden. Zeker. Dat moet ook. Daar moet NS verantwoording over afleggen, en dat doet NS ook. NS legt via de accountantsverklaringen en via de normale lijnen verantwoording af over hoe men de FENS-gelden besteedt. Die gelden worden besteed aan de ov-chip en nergens anders aan. Voorts zijn vragen gesteld over de beveiliging. Dat onderwerp komt ook terug in het geactualiseerde aanvalsplan. Er zijn stappen gezet om fraude te voorkomen. Het landelijke migratieplan zal in juni klaar zijn, waarna het wordt getoetst door de RHUL. Rotterdam heeft een regionaal fraudebeheersingsplan goedgekeurd. Met het OM zijn afspraken gemaakt over een strenge aanpak van fraude en van sabotage. De heer Roemer heeft opmerkingen gemaakt over fraude die niet gedetecteerd zou zijn. Ik heb net in de loop van dit AO het bericht gekregen dat TLS die fraude wel gedetecteerd heeft. Verdere informatie daarover zal naar buiten worden gebracht.

De **voorzitter**: Een punt van orde. Ik kan mij voorstellen dat de Kamer die rapportage ook wil ontvangen

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Zeker.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Dus feitelijk is het zo dat tegen ons gezegd is: als er gefraudeerd wordt, dan zien wij dat binnen 24 uur.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Binnen 48 uur is gezegd. Uiterlijk binnen twee dagen.

De heer **Roemer** (SP): Zelfs dat is niet gelukt. Drie dagen is er gereisd met een valse kaart.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat het rapport naar de Kamer wordt gestuurd. Dan kan men daarvan kennis nemen en erover van gedachten wisselen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat lijkt mij een uitstekend voorstel. Wij moeten wel bedenken dat de fraude die heeft plaatsgevonden, geen fraude is waar de reiziger nadeel van ondervindt. Het gaat om het manipuleren van een anonieme kaart. Dat levert voor de vervoerder nadeel op en niet voor de reiziger, en dat is natuurlijk wel van groot belang. Wij reizen ook allemaal met een portemonnee. Die kan gerold worden. Wanneer een ov-chipkaart met veel moeite, zoals de heer Cramer zei, gekraakt wordt, dan heeft degene die dat doet daar geen voordeel van, want het levert hem geen geld

op. Het kan voor de reiziger lastig zijn. Mocht van zijn kaart door manipulatie geld worden afgeschreven, dan krijgt de reiziger dat geld van het vervoersbedrijf vergoed. Als je portemonnee gerold wordt, ben je het geld kwijt. Als je ov-chipkaart gemanipuleerd wordt, krijg je het geld gewoon terug van de vervoerder. Dat lijkt mij nog wel een belangrijk verschil.

Dan zijn er vragen gesteld over de egi-status en De Nederlandsche Bank. De Nederlandsche Bank heeft gesteld dat TLS een egi-status moet hebben. De aanvraag bij de Nederlandse bank loopt inmiddels. Er is gevraagd wat er gebeurt als de grens van zes miljoen wordt overschreden, terwijl de egi-status nog niet is verkregen. De Nederlandsche Bank is ervoor verantwoordelijk wat er dan gebeurt. Het komt voor dat er een gedoogsituatie ontstaat, omdat De Nederlandsche Bank zegt: wij zijn nog niet klaar. Dan laten wij het even zo, totdat onze statusverlening is afgerond. Ik heb geen enkel signaal ontvangen als zou De Nederlandsche Bank bij voorbaat gezegd hebben dat het ten enen male onmogelijk is om voor deze kaart een egi-status te verlenen. Dat is geenszins de informatie die ik gekregen heb. Het traject is voor een groot deel doorlopen. Alles ligt op schema, er is geen vertraging. Wij moeten gewoon afwachten wanneer die status wordt verleend.

Er is gevraagd of de datum van 1 april voor Amsterdam aan mij is voorgelegd. Nee, er heeft mij geen officieel verzoek bereikt om per 1 april de strippenkaart in Amsterdam uit te zetten. Mocht dat verzoek komen van Amsterdam, dan zal ik dat toetsen aan de normale criteria waaraan ik ook het verzoek van Rotterdam getoetst heb. Ik zal die strippenkaart in elk geval niet uitzetten als de egi-status er niet is. Dat is een bijkomende voorwaarde. Een andere bijkomende voorwaarde zal zijn dat ook in Amsterdam een regionaal fraudebeheersingsplan moet voorliggen, omdat rond die tijd het landelijke migratieplan er nog niet zal zijn.

De heer Roemer heeft gevraagd of De Nederlandsche Bank wel een vergunning zal verlenen, gezien de huidige veiligheidssituatie. Het traject ligt op schema. Het is al een eind op weg en er heeft mij geen enkel signaal bereikt dat dit ten enen male niet zou kunnen.

Dan zijn er vragen gesteld over het toezicht op het ov-chipsysteem. TLS houdt als kaartuitgever toezicht op het ov-chipkaartsysteem. De Nederlandsche Bank houdt toezicht op de eisen van het financiële toezicht en de RHUL heb ik gevraagd om het algemene migratieplan, maar ook het regionale fraudebeheersingsplan te beoordelen. De ov-ambassadeur Jeltje van Nieuwenhoven houdt zich vooral bezig met de klantenwaarderingsonderzoeken.

Mevrouw Roefs vroeg naar de stand van zaken bij de distributie. De uitvoeringsorganisatie, die onder leiding staat van de heer Verbeek, werkt voorstellen uit voor die distributie. Ik stuur daarbij op een landelijke dekking en op uniformiteit, ter voorkoming van problemen zoals de heer Mastwijk ze noemde. Het moet niet zo zijn dat je op de ene plek naar rechts moet met je kaart en op de andere plek naar links. Dat moet uniform geregeld zijn en daar stuur ik op. De kaart moet ook gemakkelijk en breed verkrijgbaar zijn voor de reiziger. De heer Van der Ham heeft over Districhip gesproken en gevraagd waarom er geen open markt is voor systeemaanbieders. Het is wel open voor leveranciers en de uitvoeringsorganisatie onder leiding van de heer Verbeek werkt nu een voorstel uit waarin die distributie landelijk wordt uitgewerkt. Omdat wij wel uniformiteit willen hebben, zijn er duidelijke eisen. Voor leveranciers is de distributie open. Er zijn dus niet al afspraken gemaakt met bepaalde leveranciers.

Voorts wordt er gesproken over een onafhankelijke regisseur. De heer Van der Ham heeft gevraagd wat de relatie is tussen de rol van de onafhankelijke regisseur en mijn rol. De invoering van de ov-chipkaart bij de decentrale overheden vraagt coördinatie tussen die decentrale overheden. De relatie tussen partijen is van groot belang. Daarom is de heer Verbeek voorzitter van zowel de implementatiegroep als ook van de stuurgroep.

Iemand van u -- ik dacht dat het de heer Cramer was -- zei dat er wel heel veel stuurgroepen zijn: er is een regiegroep onder leiding van de staatssecretaris, dan is er een invoeringsgroep, een implementatieorganisatie en een stuurgroep. Gevraagd is of die niet in elkaar te schuiven zijn. Nee, ik denk het niet. Wij zijn tot deze structuur gekomen juist door het advies van de commissie-Kist. De commissie constateerde dat er bij de decentrale overheden een gebrek aan kennis was en dat er te weinig ervaringen werd uitgewisseld.

In de implementatiegroep zijn twaalf gebieden vertegenwoordigd, alle zeven SkVV-gebieden en vijf provincies. Zij spreken met elkaar over de directe uitrol van de ov-chipkaart. Zij bespreken met elkaar de problemen die zij tegenkomen en wat voor oplossingen zij daarvoor vinden. Dat is dus een directe uitvoeringsorganisatie. In de stuurgroep wordt gesproken over meer landelijke zaken die de decentrale

overheden aangaan. Dat wordt weer teruggekoppeld in de regiegroep, waarin ook de vervoerders en TLS zitten. Dit is de beste manier om ervoor te zorgen dat decentraal onderling goed afgestemd wordt en dat er een goede afregeling is. Daar ontbrak het in het verleden aan. Het was een makke, en die hebben wij op deze manier opgelost.

De heer Van der Ham heeft gevraagd wie de meerkosten betaalt. In de actualisatie van het aanvalsplan is over reeds gemaakte kosten afgesproken dat de opdrachtgevers en de opdrachtnemers die het aangaat, onderling afspraken maken over de betaling van de meerkosten. De heer Van der Ham heeft ook gevraagd wie de meerkosten voor de beveiliging betaalt. De beveiliging van het systeem is de verantwoordelijkheid van TLS. Eventuele meerkosten daarin zijn de zaak van de aandeelhouders van TLS. De heer Mastwijk wil weten hoe het zit met de kosten en of decentrale overheden niet geld bij het Rijk gaan claimen als het NVB niet kan worden uitgezet, omdat nog niet alle problemen zijn opgelost. Wij hebben in het verleden duidelijke afspraken gemaakt over meerkosten. Opdrachtgever en opdrachtnemer gaan samen bezien hoe zij dat oplossen. Voor de toekomst zijn er afspraken. Decentrale overheden weten aan welke criteria zij moeten voldoen voordat ik bereid ben om de strippenkaart uit te zetten, en het is hun verantwoordelijkheid om daaraan te voldoen. Voor eventuele meerkosten zullen zij zelf een oplossing moeten vinden. Die claim komt zeker niet bij het Rijk terecht. Dan kom ik op de consumentenorganisaties en het eindbeeld. Mevrouw Roefs heeft gevraagd wat het verschil is tussen de twaalf reizigerseisen, het eindbeeld en het streefbeeld. De consumentenorganisaties hebben elf reizigerseisen uitgewerkt in een eindbeeld. Dat eindbeeld wordt besproken in het overleg tussen alle betrokken partijen. Het afgesproken eindbeeld geeft aan hoe de chipkaart bij landelijke invoering eruit moet zien. Het streefbeeld is iets voor de verdere toekomst. Wat zou er mogelijk zijn als technisch meer mogelijk is? Wat zouden wij dan nog meer met de ov-chipkaart kunnen doen?

Mevrouw Van Gent vroeg wat ik vind van het feit dat die mensen vorig jaar vergeten zijn om uit te checken. Ik denk dat uitchecken een kwestie is van wennen. Als je een station met poortjes gaat afsluiten, zoals wij dat morgen gaan doen bij de metro, dan is vergeten om uit te checken onmogelijk. Dat zal een enorm positieve invloed hebben. Bij tram en metro uitchecken, zal een kwestie van gewenning zijn. Dat is ook de reden waarom er een coulanceregeling is. Mensen die vergeten om uit te checken, kunnen hun geld terugvragen en krijgen dat ook terug. Sommige mensen vergeten niet alleen uit te checken, maar vervolgens ook nog eens om hun geld terug te vragen. Wil je echter komen tot een gedragsverandering, dan zullen mensen daaraan moeten wennen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wie niet horen wil, moet dan maar voelen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De klantvriendelijkheid zit er in het feit dat er in Rotterdam een coulanceregeling is, waaronder zowel mensen die vergeten zijn om uit te checken als ook mensen die gewoon niet uitchecken, hun geld terug kunnen vragen. Dat betekent dat je, als je nu vergeet om uit te checken en je geld terugvraagt, voor 70 cent in de metro van Rotterdam overal kunt komen. Dat is een coulante regeling en die is er om de mensen op een makkelijke manier te laten wennen aan het uitchecken. Op een gegeven moment zal natuurlijk die coulanceregeling stoppen. Dat zal zijn op het moment dat mensen eraan gewend zijn dat zij moeten uitchecken.

De heer Cramer heeft gevraagd hoe het op de lange termijn met het tarievenkader zit. De decentrale overheden hebben een landelijk tarievenkader opgesteld en dat is voor de langere termijn. Over enkele punten wordt nog gesproken. In de eerste helft van dit jaar verwachten de overheden dat zij die hebben opgelost. Dat die problemen zijn opgelost, is voor mij een randvoorwaarde voor het uitzetten van de strippenkaart.

De heer Cramer heeft gevraagd wanneer de studenten een ov-chipkaart krijgen. Ik moet hiervoor even mijn bril opzetten. Dat is voor mijn ijdelheid weliswaar een klap, maar het moet toch maar. De uitrol is begonnen in Rotterdam. Van daaruit wordt de kaart over het land uitgerold en dat zal in mei 2009 gebeurd zijn. Tot die tijd krijgen de studenten van buiten Rotterdam een tijdelijke ov-chipkaart. Ik denk dat dit alle vragen waren.

De **voorzitter**: De heer Roemer had de staatssecretaris gevraagd om nog terug te komen op de egi-status. Ik geef de heer Roemer gelegenheid om zijn vraag op dat punt te stellen. Daarna heeft mevrouw Van Gent nog een vraag. Wij doen dus geen tweede termijn. Het gaat alleen nog maar om

specifieke vragen, voordat dit debat zich zo meteen naar de plenaire zaal verplaatst. De heer Roemer heeft het woord.

De heer **Roemer** (SP): Ik kan nog steeds niet begrijpen waarom wij geen openheid van zaken krijgen over de egi-status en over de vraag waar het op hangt en waar het op valt. Al in 2006 was men bezig, die certificering te krijgen. Vanaf 2006 bleken er grote problemen te zijn. Uiteindelijk vond men op enig moment: het hoeft even niet. Om die reden is het toen uitgesteld. Nu komt men er achter dat het toch moet. Ik vraag voor de honderdste keer: waar zit het hem in? Wij gaan morgen de strippenkaart afschaffen. Tot de dag van vandaag -- anders had de staatssecretaris dat wel gezegd -- is de chipkaart niet gecertificeerd als officieel betaalmiddel. Die certificering hebben wij nodig. Dat valt ook op internet te lezen in de voorwaarden van De Nederlandsche Bank en de ECB. Die certificering is nodig als wij de grens van zes miljoen overstijgen. In de antwoorden die de Kamer gisteren van de staatssecretaris gekregen heeft, noemt zij het zelf zeer onaannemelijk dat wij dat op heel korte termijn bereiken. Dan hebben wij een probleem. De staatssecretaris zegt nu dat er dan gedoogd kan worden. Wil het kabinet zeggen dat het, juist nu, in een financiële crisis, voorstander is van een gedoogbeleid tegenover betaalmiddelen, waarbij het om bedragen gaat van dagelijks zes miljoen en zo dadelijk zelfs nog fors meer dan dat? Dat kan toch niet waar zijn? Laten wij hier geen verstopperij spelen. Ik weet dat wij met kinderziektes te maken krijgen als wij een kaart invoeren. Laten wij de discussie daar weghalen. Wij hebben het hier over een fundamenteel betaalsysteem dat niet door De Nederlandsche Bank gecertificeerd is. De heer Van der Ham en ik zeuren al twee jaar: hoe zit het daarmee? Morgen gaan wij beginnen en dan hebben de mensen geen keuze meer. Wij gaan overmorgen over dat bedrag van zes miljoen heen. Dat zit er dik in. Zeker als NS of Amsterdam met een proef gaan beginnen, gaan wij daar fors overheen. Waarom geeft de staatssecretaris geen openheid van zaken? Waarom geven De Nederlandsche Bank of de minister van Financiën geen openheid van zaken op dit cruciale punt? Als de staatssecretaris keihard zegt -- en daar ben ik blij mee -- dat de strippenkaart in Amsterdam niet wordt afgeschaft zonder een egi-status, dan vind ik dat hartstikke fijn, maar laten wij dan het Rotterdamse systeem ook weer afschaffen, want dat deugt dan ook niet.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik ben ook blij met de toezegging van de staatssecretaris dat de strippenkaart in Amsterdam niet wordt uitgezet voordat de egi-status er is. In aanvulling op de vraag van de heer Roemer wil ik graag weten of er een plan B is. Hoe ziet dat eruit? Stel je voor -- al zijn er geen aanwijzingen dat dit zou gaan gebeuren -- dat De Nederlandsche Bank zegt: het is toch niet helemaal safe, wat gaat er dan gebeuren? Wat voor consequenties zou dat hebben voor de huidige pilot en voor toekomstige pilots?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De staatssecretaris zegt dat het gemak van de reiziger het uitgangspunt is. Daar heb ik al in eerste termijn meerdere vragen over gesteld waar ik nog geen antwoord op heb gekregen. Als de klanttevredenheid over de ov-chipkaart nu minder is dan een 6, komt zij dan inderdaad met een plan B? Komt zij dan met een alternatief of blijven wij dan maar doorrommelen? Mijn andere vraag betrof de tarieven. Ik wil dat het Rijk een maximaal kilometertarief gaat vaststellen en een maximaal instaptarief. Gemiddeld gaat de reiziger er niet op achteruit. Dat kan echter bovengemiddeld betekenen dat je veel meer moet betalen. Hoe gaat de staatssecretaris dat regelen? Je kunt problemen niet bagatelliseren en denken dat je daarmee de problemen oplost. Er zijn natuurlijk nog heel veel open einden.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Wij hebben al vaker over de egi-status gesproken. De heer Roemer vraagt om openheid. Die is er van begin af aan gegeven. Er is onduidelijkheid geweest of TLS wel of niet de egi-status zou moeten aanvragen. Aanvankelijk was het idee van wel. Dat was in 2006. Toen is helder geworden dat het niet nodig zou zijn. Ik weet dat TLS toen geprobeerd heeft om zich toch te certificeren. Ook al was het niet nodig, dan nog wilde het bedrijf die status graag toegekend krijgen. Toen is door De Nederlandsche Bank gezegd: nee, als je geen egi-status nodig hebt, dan gaan wij het traject niet opstarten. Vervolgens is in 2008 duidelijk geworden dat er toch wel een egi-status aangevraagd zou moeten worden. Dat is direct gebeurd. Dat proces loopt nu. Het doel van zo'n proces is dat de status verleend wordt. Als er nog dingen zijn die dat in de weg staan, of dingen die niet zodanig in orde zijn dat die status verleend kan worden, dan moeten daar maatregelen

op genomen worden. Dan moet er bezien worden hoe men het moet inrichten, opdat die status wel verleend kan worden. Wanneer die status verleend wordt, zal uiteindelijk moeten blijken. Ik ga in Amsterdam de strippenkaart niet uitzetten als die egi-status er niet is. Ik heb het vertrouwen dat wij er in Rotterdam mee door kunnen gaan, dat wij het kunnen uitrollen en dat die egi-status op een gegeven moment verleend zal worden.

De heer **Roemer** (SP): Even voor de helderheid over de feiten. Een egi-status vraag je bij De Nederlandsche Bank aan. De Nederlandsche Bank heeft daar 13 weken de tijd voor nodig. Wij zijn nu twintig weken verder. De helft van de tijd is dus al overschreden en dan moeten wij nog aannemen dat het waarschijnlijk maar om kleine probleempjes gaat?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De Nederlandsche Bank is daarin onafhankelijk, dat begrijpt u ook. Ik heb begrepen dat De Nederlandsche Bank zegt: het duurt 13 weken, maar als er voortdurend vragen gesteld worden, kost de beantwoording van die vragen tijd. Die tijd telt dan niet mee met die 13 weken. In de optiek van De Nederlandsche Bank is er geen sprake van vertraging. Als De Nederlandsche Bank zegt: het duurt 13 weken, dan wordt daarmee niet bedoeld 13 weken in de tijd, maar dat De Nederlandsche Bank daar 13 weken mee bezig is, exclusief de tijd besteed aan het beantwoorden van vragen. Ik acht het van groot belang dat u beseft dat De Nederlandsche Bank ons verzekert dat er van vertraging geen sprake is.

De **voorzitter**: 13 weken is dus 13 maal vijf dagen netto werktijd. Ik verzoek u om uw vragen kort te formuleren, want daarna sluiten wij af.

De heer **Van der Ham** (D66): Hebt u van De Nederlandsche Bank een soort zegen gekregen, in de trant van: zo'n experiment of pilot kunnen wij wel toestaan? Er wordt natuurlijk al wel gewerkt met dat betaalmiddel. Zegt De Nederlandsche Bank dan: het is formeel nog niet inzetbaar voor het hele grote project, maar voor dat onderdeel kunt u uw gang gaan en hebben wij daar geen problemen mee?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Nee, en zo heb ik ook niet met De Nederlandsche Bank gesproken. De egi-status is iets tussen de onafhankelijke De Nederlandsche Bank die hem verleent, en TLS. De Nederlandsche Bank heeft echter ook niet gezegd: in deze zaak weten wij dat wij geen status kunnen verlenen, zoals de heer Roemer net suggereerde. Dat is absoluut niet het geval. Er is gewoon een traject ingezet zoals dat ingezet wordt. Op dit moment wordt de zes miljoen ook zeker niet overschreden. Overschrijding zou in de toekomst kunnen optreden. Wij moeten zien of dat inderdaad gaat gebeuren, maar ik heb er alle vertrouwen in dat Rotterdam daardoor niet in moeilijkheden zal komen. Ik herhaal dat ik voor Amsterdam wel duidelijk als voorwaarde stel dat die status er moet zijn.

De heer **Madlener** (PVV): Waarom doet u de Rotterdammers tekort? Waarom komt u wel op voor Amsterdam, waar die status vereist wordt, maar niet voor Rotterdam?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Schande! U dwingt de Rotterdammers daartoe.

De heer **Madlener** (PVV): Dat is een heel reële vraag, lijkt mij. Waarom moet een Rotterdammer morgen meer betalen voor die kaart dan een Amsterdammer? Terwijl die Rotterdammer morgen nota bene verplicht is om er alsnog een te kopen. Er komt morgen een run op die kaart, omdat u die strippenkaart morgen uitschakelt. U dwingt de Rotterdammers daartoe. Waarom is dat zo?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Op de laatste vraag heb ik net al geantwoord. Wat uw eerste vraag betreft: nee, op dit moment is het nog niet verplicht een egi-status te hebben, want de zes miljoen wordt nog niet overschreden. Er is dus geen sprake van dat ik de Rotterdammers in dat opzicht tekort doe.

De **voorzitter**: De heer Mastwijk gaf aan dat hij nog een prangende vraag had.

De heer **Mastwijk** (CDA): Nou nee, het is meer een tip voor de heer Madlener. Ik weet dat het een

drempel is voor 010'ers, maar waarom stuurt u ze niet allemaal naar Amsterdam om een goedkope chipkaart te kopen?

De **voorzitter**: De staatssecretaris heeft tijdens dit algemeen overleg toegezegd, de Kamer de rapportage van TLS over de fraude met de ov-chipkaart door RTV Rijnmond te doen toekomen.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Jager

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Sneep

1 Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), 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 (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA)
Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Neppéus (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA), De Krom (VVD)