

Vergaderjaar 2010–2011

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 414**

**VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 18 februari 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu<sup>1</sup> heeft op 27 januari 2011 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **inzake de toezeggingen naar aanleiding van het algemeen overleg inzake het FENS (29 984, nr. 252);**
- **de brief van de minister voor Infrastructuur en Milieu d.d. 26 januari met het verslag van een schriftelijk overleg inzake de ov-chipkaart (23 645, nr. 399).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, Snijder-Hazelhoff

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Dijkma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), ondervoorzitter, De Jong (PVV), Huizing (VVD) en Leegte (VVD).

Plv. leden: Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Houwers (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Koopmans (CDA), Lucas (VVD), Smeets (PvdA), Van Gerven (SP), Van Hijum (CDA), Bontes (PVV), Thieme (PvdD), Van Bochove (CDA), Karabulut (SP), Agema (PVV), El Fassed (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van der Ham (D66), Verhoeven (D66), Van Bommel (PVV), De Boer (VVD) en Ladders (VVD).

**Voorzitter: Snijder-Hazelhoff**  
**Griffier: Tijdink**

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Bashir, Van Gent, Monasch, Verhoeven, Slob, De Jong, Aptroot, Snijder-Hazelhoff en Haverkamp,

en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

De **voorzitter**: Ik heet alle aanwezigen van harte welkom. Wij hebben nu een algemeen overleg over de ov-chipkaart omdat het spoeddebat gisterenavond helaas van de agenda moest worden afgevoerd. Wij hebben drie uur voor dit overleg gepland, maar zoals bekend vinden er ook andere debatten plaats. Bij een spoeddebat hebben alle sprekers drie minuten spreektijd. Ik gun de woordvoerders natuurlijk de tijd, maar laten wij ons een beetje beperken. Ik stel voor een spreektijd te hanteren van vier minuten. Ik doe een beroep op de leden om zich een beetje te beperken in de tijd. Ik hoor net zeggen dat het kan in vier tot vijf minuten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat kan zeker. Het debat gaat over de leuke kaart, de leuke chip, maar ook over andere aspecten van de ov-chipkaart. Wij hebben een heel lange brief van de minister ontvangen. Daar moeten wij op kunnen reageren, want anders zou het zonde zijn van al het werk.

De heer **Bashir** (SP): Op de agenda stond dat dit algemeen overleg drie uur zou duren. Daar heb ik mijn tekst op aangepast, dus heb ik een tekst van zeven minuten. Het kan zijn dat u het debat over Afghanistan wilt bijwonen, voorzitter. Dan kunnen wij toch regelen dat iemand anders het voorzitterschap overneemt?

De **voorzitter**: Nee, daar ging het mij helemaal niet om. Gisterenavond is heel snel besloten om er drie uur van te maken. In het spoeddebat zou de spreektijd ook drie minuten zijn. Ik doe echt een beroep op de woordvoerders om niet allemaal zeven minuten te nemen. Ik hoop dat de heer Monasch nu het woord vraagt om te zeggen dat hij voldoende heeft aan vijf minuten.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik wou u op een heel andere manier bijvallen, voorzitter. De aanleiding voor dit spoeddebat is het feit dat de ov-chipkaart is gekraakt. Dat is het onderwerp van dit debat. De antwoorden die wij hebben ontvangen, zijn wij aan het bestuderen. Die staan volgens mij niet op de agenda van dit debat. Ik wil daar graag op een ander moment op terugkomen.

De heer **Verhoeven** (D66): Laten wij gewoon beginnen, voorzitter.

De **voorzitter**: Het algemeen overleg gaat ook over Zuid-Holland. De Kamer heeft mijn verzoek gehoord. Ik ga ervan uit dat iedereen ongeveer vijf minuten spreektijd gebruikt en zich beperkt tot twee interrupties in de eerste termijn.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De ov-chipkaart had dé kaart in het openbaar vervoer moeten worden: één kaart voor alle vormen van vervoer, gemakkelijk en veilig. De reiziger zou er profijt van moeten hebben. Dat was het idee dat ook door de SP-fractie van harte werd ondersteund. De huidige ov-chipkaart is echter nooit in de buurt gekomen van al die mooie plannen. Deze week werd door een aantal onderzoeks-journalisten bekendgemaakt dat de ov-chipkaart volledig is gekraakt.

Iedereen kan met eenvoudige software en een kaartlezer van € 30 de gegevens op de kaart manipuleren. De onderzoekers hebben zonder enig winstbejag blootgelegd dat deze kaart onveilig is. Wat de SP-fractie betreft is deze kaart nu dan ook definitief failliet.

De minister noemde gisteren de ov-chipkaart zo lek als een mandje en lijkt daarmee, gelukkig, ook afstand te nemen van de vreselijke erfenis waar de vorige kabinetten haar mee hebben opgezadeld. Ik kan mij namelijk voorstellen dat de minister iedere ochtend huilend wakker wordt van alle dramatische ontwikkelingen rond deze ov-chipkaart. Wellicht wil zij daar zelf meer over vertellen.

Dat het misgaat, staat vast. Het ergste is dat dit scenario jarenlang voorspeld is. Mijn SP-voorganger Roemer heeft vanaf het begin aandacht gevraagd voor de grote gaten in de beveiliging van deze ov-chipkaart. Hij riep drie jaar geleden al op om over te stappen op een veiligere chip. Ook twee jaar geleden nog heeft hij tot twee keer toe een motie ingediend met het verzoek om onmiddellijk te beginnen met het overstappen op een nieuwe en veiligere chip. Beide moties zijn niet aangenomen doordat onder andere de fracties van het CDA, de VVD, de PvdA en D66 ertegen hebben gestemd. Ik denk dat deze fracties zich de afgelopen dagen weleens achter de oren hebben gekrabd.

De oproep van de SP-fractie om een veiligere chip te gaan gebruiken, stond niet op zichzelf. TNO trok in 2008 in een onderzoeksrapport al de conclusie dat er met de ov-chipkaart te frauderen zou zijn. TNO ging er in dit in 2008 verschenen rapport nog vanuit dat de ov-chipkaart nog maximaal twee jaar houdbaar zou zijn. Inmiddels zijn wij drie jaar verder en zijn de onveilige kaarten nog steeds massaal in omloop. Hoeveel ov-chipkaarten waren in 2007 in omloop? Nu zijn dat er bijna tien miljoen en die moeten bij de noodzakelijke overstap op een veiligere chip op termijn allemaal worden ingenomen. Hoeveel geld en hoeveel overlast hadden wij ons kunnen besparen als wij op tijd waren overgestapt op een veiligere chip?

De klok staat op vijf voor twaalf. Er moet zo snel mogelijk op een veiligere ov-chipkaart worden overgestapt. Hoe gaat de minister afdwingen dat er in sneltreinvaart wordt overgestapt op een veiligere ov-chipkaart? Trans Link Systems (TLS) zei vandaag nog dat het nog niet heeft besloten welke nieuwe chip het wil gaan gebruiken. Dat vind ik ruim drie jaar na de eerste kraak gewoon prutswerk. Deelt de minister mijn mening? Gaat zij afdwingen dat de nieuwe kaart met opensourcetechnologie gaat werken? Op die manier is het namelijk mogelijk dat computerexperts de beveiliging verbeteren in plaats van dat zij deze, zoals nu, als een spannend kruiswoordraadsel zien dat zij proberen op te lossen.

Tot het moment dat er veiligere ov-chipkaarten kunnen worden uitgegeven, is het natuurlijk oliedom om in allerlei vervoersregio's het papieren kaartje af te schaffen. Daarmee dwing je immers de reiziger om de oude, onveilige ov-chipkaarten te kopen. Is de minister het daarmee eens? Ik krijg graag een toezegging dat zij de regio's Haaglanden en Zuid-Holland geen toestemming geeft om de ov-chipkaart te verplichten. Ook voor andere regio's krijg ik graag die toezegging.

Nu de strippenkaart afschaffen in Zuid-Holland betekent namelijk dat je geen belang hecht aan draagvlak voor deze kaart, dat je geen oog hebt voor de vele problemen die er nog zijn en dat je de bezwaren van blinden, doven en gehandicapten gewoon naast je neerlegt. Wat je in elk geval niet moet doen, is een kaart invoeren die nu al zo lek als een mandje is. De minister geeft zelf toe dat zij niet weet hoeveel mensen in de regio's Haaglanden en Zuid-Holland een ov-chipkaart in hun bezit hebben. Zij wil echter wel alle mensen verplichten om die kaart te gaan gebruiken. Is de minister bereid om met de Chronisch Zieken en Gehandicaptenraad (CG-Raad), Stichting Viziris, ROVER en andere organisaties in gesprek te

gaan om te proberen de knelpunten op te lossen? Die organisaties hebben gezegd dat zij voor het opschorten van het afschaffen van de strippenkaart zijn.

De heer **Haverkamp** (CDA): Begrijp ik goed dat de heer Bashir ervoor pleit om de ov-chipkaart in Zuid-Holland te behouden en daarnaast de strippenkaart te laten bestaan? Denkt hij dat de mensen die de ov-chipkaart hebben gekraakt dat voordeel van vrij reizen opgeven en strippenkaarten gaan kopen?

De heer **Bashir** (SP): Ik heb hier opgeroepen om zo snel mogelijk over te stappen op een veiligere ov-chipkaart. Dat hadden we twee tot drie jaar geleden al kunnen doen. Dat had gekund als alle fracties die ik net noemde onze moties hadden gesteund. Het stond al heel lang vast dat de chip gekraakt kon worden. Ik begrijp niet dat hier wordt gesuggereerd dat alle mensen die de ov-chipkaart hebben gekraakt, vrij aan het reizen zijn. De mensen die het naar buiten hebben gebracht, zijn computerexperts.

De heer **Aptroot** (VVD): En SP-medewerkers!

De heer **Haverkamp** (CDA): De heer Bashir heeft gezegd dat hij behoefte had aan een spoeddebat over het al dan niet afschaffen van de strippenkaart in Zuid-Holland. Ik probeer zijn redenering te volgen. Stel dat wij de strippenkaart in tact houden in Zuid-Holland. Hoe kan dat het illegaal reizen op een gekraakte ov-chipkaart oplossen? Denkt hij dat die mensen wroeging krijgen en met een strippenkaart gaan reizen?

De heer **Bashir** (SP): Ik wil eerst reageren op wat de heer Aptroot net schreeuwde. Wij kennen dat van hem: veel geschreeuw en weinig inhoud. Nu is dat weer het geval. Ik benadruk dat de SP aan onderzoek heeft meegedaan, maar dat geen een SP-Kamerlid of SP-medewerker in dit kader heeft meegewerkt aan het kraken. Wij hebben de gegevens van de onderzoeksjournalisten gekregen en wij hebben zelf getest of hun beweringen kloppen. Als de VVD-fractie net als de SP-fractie onderzoek had gedaan, waren wij niet zo ver gekomen als nu. Door de lakse houding van de VVD-fractie worden wij nu flink op kosten gejaagd.

De heer **Aptroot** (VVD): Gisteren heb ik tijdens de regeling van werkzaamheden al gezegd dat een medewerker van de SP een kaart heeft gemanipuleerd, ermee heeft gefraudeerd, en op die kaart heeft gereisd. De heer Bashir zei dat dit niet het geval is. Ik heb de wetenschapper gesproken die hij noemde en die zei dat een SP-medewerker actief heeft deelgenomen. Bovendien heeft de heer Bashir in een andere vergadering gezegd dat die medewerker dat heeft gedaan, maar dat hij ook een abonnement had. Laat hij dat gewoon sportief toegeven. Hij had die fraude meteen moeten melden. Het is goed dat bekend is dat die kaart kan worden gemanipuleerd. Tegen die bekendmaking heb ik geen bezwaar. Ik heb er wel bezwaar tegen dat een medewerker van een Kamerfractie actief deelneemt aan het manipuleren van de ov-chipkaart.

De **voorzitter**: Wat ik als voorzitter in de hand moet houden, steekt nu wel even nauw. Ik stel voor dat de heer Bashir kort reageert en dat het dan afgelopen is. Deze zaak is nu in handen van het Openbaar Ministerie. Inmiddels is aangifte gedaan van fraude. Daar spreken wij dus nu niet verder over.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Daar mogen wij gewoon over praten hoor.

De **voorzitter**: Het is niet passend dat wij dat hier doen.

De heer **Bashir** (SP): Ik benadruk hier nogmaals dat geen een Kamerlid of fractiemedewerker van de SP betrokken is geweest bij het kraken van de ov-chipkaart, bij het ontsleutelen van de sleutel op de ov-chipkaart. De fractiemedewerker heeft er wel mee gereisd. Daarbij is het wel van belang om te weten dat deze fractiemedewerker ook een abonnement had voor het traject waarop hij heeft gereisd. Het is onderzoek dat hij heeft gedaan.

De heer **Aptroot** (VVD): Schande!

De heer **Bashir** (SP): Mede dankzij zijn werk is het kraken van de ov-chipkaart blootgelegd. Dat verdient lof. Datzelfde geldt voor de onderzoeksjournalisten. Als wij op deze manier doorgaan, komen wij er straks achter dat veel meer mensen, ook echte criminelen, die kaart gebruiken en massaal frauderen. Dat zou de belastingbetaler veel meer geld hebben gekost.

De **voorzitter**: Gaat u naar de afronding van uw betoog, mijnheer Bashir.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik wil nu voor de derde keer de vraag stellen wat nu precies het doel is van de heer Bashir met het niet afschaffen van de strippenkaart.

De heer **Bashir** (SP): De SP-fractie wil graag dat de strippenkaart behouden blijft zolang de ov-chipkaart niet veilig genoeg is. Deze kan nu worden gemanipuleerd en de privacygegevens die erop staan kunnen worden afgelezen. De ov-chipkaart werkt bovendien nog niet goed genoeg. Soms worden dubbele opstaptarieven in rekening gebracht, er zijn defecten en er moeten soms te hoge tarieven worden betaald in vergelijking met de strippenkaart. Zolang deze kinderziektes – zo worden zij nog genoemd, maar dat zijn het volgens mij allang niet meer – niet zijn opgelost, willen wij de strippenkaart behouden.

De **voorzitter**: Dat is duidelijk. Dan gaat u nu naar de afronding van uw betoog, mijnheer Bashir.

De heer **Bashir** (SP): Ik ga inderdaad richting de afronding. De vraag is wie opdraait voor de enorme kosten van de te nemen extra maatregelen. Wie betaalt iedere cent als er een fictief saldo op een gekraakte kaart wordt geschreven? Inderdaad, dat is TLS en dat bedrijf is voor 100% eigendom van de overheid. Een eventuele miljoenenstrop moet dus of door de belastingbetaler of door de reiziger worden betaald. Ik hoor graag de bevestiging van de minister dat iedere euro die wordt bijgeschreven op een gekraakte kaart volledig voor rekening van TLS komt, dus voor rekening van de overheid. De private vervoerders Connexxion, Veolia en Arriva zijn namelijk geen eigenaar van TLS en zullen dus geen stuiver meebetalen aan derving door eventuele grootschalige fraude. Onder-schrijft de minister deze conclusie?

Is de minister het met de SP-fractie eens dat TLS nu eindelijk moet worden opgeheven en dat zijn taken moeten worden ondergebracht bij het kabinet? Talent om een goede en veilige kaart te ontwikkelen hebben de bestuurders namelijk duidelijk niet. Na jaren van overleg en investeringen van miljarden verzuipt de ov-chipkaart nog steeds in de modder van overleg tussen tientallen verantwoordelijken. Geen enkele bewinds-persoon heeft het lef getoond om zelf de regie te nemen. Dit is dus het moment. De minister moet nu ingrijpen en ervoor zorgen dat de verant-woordelijkheid en de regie bij haar terechtkomen.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Fraude en diefstal komen helaas overal in de samenleving voor. Dat zijn misdrijven die wat ons betreft onverkort en waar mogelijk moeten worden bestreden. Dat geldt ook voor

het hacken van de ov-chipkaart. Dat laat onverlet dat bij de invoering van deze kaart de ontwerpers en de verantwoordelijken er alles aan moeten doen om dit te voorkomen. Alleen dan bouw je aan vertrouwen in een nationaal vervoerbewijs. In 2008 was al bekend dat de beveiliging van de ov-chipkaart onder de maat is. Voorheen konden vrijwel alleen hackers onder laboratoriumcondities fraude plegen, maar sinds een paar dagen weten wij dat met eenvoudige Windowsprogramma's de kaart niet alleen te openen is, maar ook op afstand te manipuleren is.

Ik heb een aantal vragen aan de minister. Een van de voorwaarden voor invoering van een nationaal vervoerbewijs, is de beschikbaarheid van een aantoonbaar operationeel en stabiel systeem. Beschouwt de minister, gezien de huidige situatie rond fraude, het systeem nog steeds stabiel en, zo ja, waarom? Is zij van mening dat de verplichte invoering van de ov-chipkaart in Zuid-Holland vanaf 3 februari 2011 verstandig is? In de media horen wij haar zeggen dat het vooral een verantwoordelijkheid is van de vervoersbedrijven. Uiteindelijk is de minister echter politiek verantwoordelijk voor de beslissing hierover. Ik herinner me in dit verband een heel verstandig debat over de invoering van het nationaal vervoerbewijs in Friesland.

Wij horen graag van de minister wanneer TLS de fraude bij haar heeft gemeld. Wat is er vanaf dat moment op het ministerie gebeurd met die informatie? Was het ministerie er al voor de ontdekking van deze fraude van op de hoogte dat het systeem in deze mate kon worden gekraakt? Wat is de procedure in dit soort gevallen? Is TLS verplicht om dergelijke zaken aan de minister te melden?

In de media vernemen wij dat er aangifte is gedaan. Welke actie heeft het Openbaar Ministerie inmiddels ondernomen tegen de hackers die vrij rond hebben kunnen reizen? Deelt de minister de visie van TLS dat melding bij en vervolging door het Openbaar Ministerie voldoende zal zijn? Hoewel de fraude wel wordt gesignaleerd door TLS – dat moeten wij maar geloven – is de kans dat de identiteit van de fraudeur, gelet op de hoge aantallen anonieme vervoerbewijzen, wordt achterhaald naar onze mening vrijwel nihil. Heeft het Openbaar Ministerie met zoveel anonieme vervoerbewijzen überhaupt de mogelijkheid om daadwerkelijk tot vervolging over te gaan?

De minister zegt de reiziger centraal te stellen, met een grote R, en ze serieus te nemen. Onze vraag is of het reizen met de huidige ov-chipkaart veilig is nu het saldo op de kaart eenvoudig te kraken is. De PvdA-fractie wil graag weten of het saldo van de reiziger afgeschermd is of dat dit door hackers kan worden overgenomen dan wel afgewaardeerd.

Er zijn verschillende berichten over de migratie van de huidige chip naar een nieuwe chip. Volgens Dagblad De Pers van vanmorgen zegt een woordvoerder van ministerie van Infrastructuur en Milieu dat Trans Link Systems met de omzetting naar een nieuwe chip bezig is. In datzelfde artikel zegt een woordvoerder van TLS echter dat daar nog helemaal geen beslissing over is genomen en dat men nog aan het kijken is naar met welke chip men in de toekomst verder wil.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Laat ik vooropstellen dat de fractie van GroenLinks groot voorstander is van een goed werkende ov-chipkaart. Ik moet helaas echter vaststellen dat er nog veel te veel problemen zijn. Mijn voorlopige conclusie is dat er nog zo veel problemen zijn dat het zinvol is om een pas op de plaats te maken. De betrouwbaarheid van de chip is natuurlijk essentieel is voor de ov-chipkaart. Nu blijkt dat het kraken van de kaart eigenlijk een eitje is. Het is zo gedaan. Ik krijg veel berichten dat het echt niet moeilijk is en je geen zware ICT-deskundige hoeft te zijn om dat voor elkaar te krijgen. Dat zijn natuurlijk grote problemen voor deze kaart. Ik hoor mensen wel eens zeggen dat de ov-chipkaart een beetje de ov-flipkaart wordt, omdat er keer



op keer zaken fout gaan. Dit is niet de eerste keer dat onder andere mijn fractie dat aankaart.

Het vertrouwen in de kaart wordt voortdurend ondermijnd door de provo's, zoals ik ze wil noemen, van deze tijd: de hackers die het overheidsfalen genadeloos blootleggen. Het is heel goed dat zij dat doen. Het aantal incomplete transacties blijft onaanvaardbaar hoog en het aantal reizigers dat de moeite doet geld terug te krijgen historisch laag. Allerlei mogelijkheden om de kaart klantvriendelijker te maken, blijven ongebruikt ondanks aandringen van de Kamer. Dit dossier kent – helaas moet ik dat zeggen – vele constanten. De aanhoudende tegenslag bij het gebruik van de kaart en het gestuntel van betrokken vervoersbedrijven en TLS springen daarbij het meest in het oog.

De minister is een van de factoren die af en toe wisselt in dit dossier. Ik zal het maar eerlijk zeggen: de houding van de huidige minister is mij veel te wispelturig. Aan de ene kant toont zij zich voor de camera een reële bewindsvrouw. Gisteren zei zij: de kaart is zo lek als een mandje. Dat is klare taal en vraagt om kordaat ingrijpen. De brief van 23 pagina's die wij gisterenavond kregen, ademt echter helaas weer een toon van: «ik ga er niet over», «het valt wel mee», «het gaat best goed» en «wij werken eraan». Dat is de toon die wij kennen uit de periode van staatssecretaris Huizinga-Heringa: het grote afschuiven. Waar is die klare taal van gisteren voor de camera gebleven in de brief van 23 pagina's?

Ik noem naast de hoofdzaak waar het debat van vandaag om draait, namelijk de gekraakte kaarten, drie voorbeelden. Ik diende een motie in om de reiziger bij een incomplete transactie per sms of mail te waarschuwen. De minister laat zich afschepen door TLS en de vervoerders, die er gewoon geen zin in hebben. Een ander voorbeeld is dat de Kamer wil dat het overschrijven van saldo altijd gratis is. De minister schrijft echter doodleuk dat enkele vervoersbedrijven hebben laten weten daar geld voor te blijven vragen. Nog een voorbeeld: ik kreeg van de ambtsvoorganger van de minister de toezegging dat hij een oplossing zou gaan zoeken voor treinreizigers die net voor 9.00 uur inchecken en voor de hele reis de volle mep moeten betalen. Deze minister schrijft ons doodleuk dat de NS daar geen trek in heeft.

Laat ik duidelijk zijn: ik hou er niet zo van om met een kluitje in het riet te worden gestuurd. Er zijn toezeggingen gedaan en die zijn niet van tafel als een weigerachtige vervoerder tegenspartelt. De vervoersbedrijven zou, gezien de problemen die er zijn, wat meer bescheidenheid passen. De minister zou de regie moeten nemen en niet lijdzaam moeten toekijken, want met die houding voorspel ik haar weinig goeds op dit dossier.

Het debat van vandaag spitst zich toe op de vraag hoe wij moeten omgaan met het keiharde feit dat de kaart, in de woorden van de minister, zo lek is als een mandje. Ik had het zelf kunnen zeggen. Ik stel voorop dat zwartrijden niet moet – wij zijn daar ook tegen – en fraude niet goed valt te praten. Een hacker of een journalist die met open vizier en met als duidelijk doel het aantonen dat de kaart lek is, treft echter geen blaam, maar hulde. Hij had ook tot in lengte van dagen kunnen blijven reizen met zijn gekraakte kaart, maar koos de weg van de openbaarheid en transparantie. Ons wordt een spiegel voorgehouden: dames en heren politici, uw kaart is te misbruiken zonder dat welke backoffice dan ook daar achter komt; uw eerdere pretentie dat misbruik opgespoord zal worden, is onhoudbaar. Ik zou zeggen: don't shoot the messenger.

Op de ernstige constatering dat de kaart nog steeds veel te gemakkelijk te misbruiken is, bestaat maar één antwoord: het is tijd voor een moratorium op de chipkaart. Eerder kregen wij allerlei geruststellende berichten dat met de introductie van de tweede generatie chips het lek wel boven is. Nu blijkt dat het met de ingebruikname van die chip nog steeds niet opschiet. De heer Monasch zei het ook al: er zijn wisselende berichten. Zolang pretenties rond de beveiliging niet kunnen worden waargemaakt, mag de

strippenkaart voorlopig nergens worden uitgezet, dus ook niet in Zuid-Holland. Graag een reactie van de minister.

Tot slot. Eerder deze week stelde ik de minister in Kamervragen voor om de kwestie van de NS-kortingskaarten, die in Friesland niet geaccepteerd worden in Arrivatreinen, zo nodig te laten oplossen door de commissie-Meijdam. Gaat zij dat doen? De minister heeft ook mijn zegen als zij de veiligheidskwestie waar we het nu over hebben, tevens bij deze commissie onderbrengt. Het lijkt mij sowieso wijs, de adviezen van deze commissie af te wachten voordat verdere stappen worden ondernomen rond het uitzetten van de strippenkaart. Ambtsvoorganger minister Eurlings, die een halfjaartje de chipkaart onder zijn hoede had, had een andere kijk op de chipkaart dan staatssecretaris Huizinga. Hij kon namelijk niet verkroppen dat het allemaal niet wilde lukken met de kaart en straalde op zijn minst uit het heft zelf in handen te willen nemen. Precies die ambitie zou ik graag bij deze minister terugzien. Want het kan toch niet zo zijn – dat zeg ik echt uit de grond van mijn hart – dat ik ga terugverlangen naar minister Eurlings.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. De ov-chipkaart is opnieuw in het nieuws en opnieuw is alle aandacht allesbehalve positief. Het chipsysteem is niet waterdicht en werkt fraude in de hand. Deze fraude houdt in dat mensen met een computerprogramma hun chip kosteloos kunnen opladen door een neptegoed erop te zetten. Daarnaast kunnen ze vooraf hun reis programmeren door de locatie van in- en uitchecken in te stellen. In dit gezelschap is dat trouwens geen nieuws; de SP doet het al weken. Fraude is schokkend. Eigenlijk zeg ik dat met ironie, want 100% waterdichte systemen zijn een utopie. Met een loper kun je gesloten deuren openmaken, op internet kun je illegaal downloaden en met gestolen creditcardgegevens kun je iets op internet kopen zonder zelf te betalen. Dat is afkeurenswaardig en niet goed te praten, maar het gebeurt elke dag. Het is reden om fraudeurs aan te pakken, maar niet om creditcards af te schaffen, het internet af te sluiten of om titanium huisdeuren te verplichten. Blijkbaar wordt ook de behoefte van veiligheid begrensd door praktische overwegingen en kostenplaatjes.

Daarom pleit D66 voor een gezond evenwicht, zowel in de oplossing als in de reactie op de nu ontstane situatie. Wat is er namelijk aan de hand en wie heeft er een probleem? De reiziger? Nee. Het personeel? Nee. Het zijn de vervoersbedrijven, die inkomsten missen wanneer reizigers zwartrijden met de geflipte, geripte ov-chip. De bedrijven achter Trans Link Systems zijn de NS, Connexxion, het GVB, de HTM en de RET. Het is aan hen om de afweging te maken tussen frauderisico's en beveiligingskosten. Het is aan hen om te beslissen of er een nieuwe kaart moet komen. Zij dragen het risico. D66 stelt in dezen het belang van de reiziger voorop. Echter, sommige partijen keren het om. Zij willen de reiziger laten betalen voor een veiliger, dus duurder, kaart, die vooral in het belang is van de vervoerbedrijven. Sinds wanneer komt de SP op voor het grootbedrijf?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): In het kader van de samenwerkingsgedachte zou ik toch een vraag willen stellen aan de heer Verhoeven. Ik vraag mij namelijk af welke partijen dat hebben gezegd. Laat ik helder stellen dat de fractie van GroenLinks er mordicus tegen is dat de reiziger hiervoor opdraait. Daarom moeten we het ook zo goed mogelijk regelen, want straks wordt het zo'n doffe ellende dat we een dikke rekening moeten gaan betalen. Hoe ziet D66 dat?

De heer **Verhoeven** (D66): De drukte die door sommige partijen gemaakt is, bevreemdt ons gewoon. Als je gewoon logisch nadenkt, kom je tot de conclusie dat op dit moment maar één partij risico draagt. Als Kamer kunnen we met goede randvoorwaarden ervoor zorgen dat de reiziger daar niet voor opdraait. Dat is wat mij betreft de inzet. Dat een bepaalde



kaart of een bepaald systeem te kraken is, is nu eenmaal gewoon onderdeel van modernisering of techniek. Daar moet je niet al te veel drukte om maken op het moment dat de kosten niet bij de reiziger liggen. In die zin zijn wij niet helemaal op onze achterste poten gaan staan, in tegenstelling tot een aantal andere partijen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het is wellicht niet mogelijk om iets 100% kraakvrij te maken. Ik denk dat dat lastig wordt. Maar een aantal jaren geleden is wel gezegd dat de chip die erin zit voor geen meter deugt. Ook is gezegd: we zullen met een andere chip moeten komen. Dat is toen ook niet voor niks besloten. Nu blijkt alleen dat men daar zeer sloom mee aan de gang is gegaan en dat dit ook weer voor geen meter loopt. Het is toch ook geen «laat maar waaien»-chip, zo van: laat het allemaal maar zitten, want anders worden de kosten te hoog. D66 is het toch wel met mij eens dat we er wel voor moeten zorgen dat de kaart minder kraakbaar wordt?

De heer **Verhoeven** (D66): U rekt de wijze van onze samenwerking enorm op door ongeveer het standpunt van D66 alvast te verwoorden. Maar goed, u doet dat heel aardig, want voor 90% ben ik het met u eens. De 10% betreft de nuance van de vraag waar de rekening terecht komt. In die zin maken wij ons vooralsnog niet echt zorgen dat het tempo van aanpakken door de minister tekort zal schieten of dat de kosten uiteindelijk toch weer doorvertaald worden naar de reiziger. Nogmaals, daarom zit ik hier.

De heer **Bashir** (SP): De woordvoerder van de D66-fractie zegt dat de kosten niet bij de reiziger terecht komen. Ik vroeg mij af of ik dat goed gehoord had, maar hij heeft het inderdaad een paar keer herhaald. Wie betalen er namelijk voor kostenoverschrijdingen bij vervoersbedrijven? Dat zijn óf de reizigers óf de aandeelhouders van de vervoersbedrijven. De overheid is aandeelhouder van de vervoersbedrijven. Ik begrijp het niet. Misschien kan de heer Verhoeven toelichten hoe het kan dat de reiziger niet ervoor opdraait, want óf de reiziger draait ervoor op óf de belastingbetaler.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik begrijp de redenering van de heer Bashir en mevrouw Van Gent, die ook een beetje die kant opging. De vijf bedrijven zijn uiteindelijk misschien in handen van de overheid, maar hebben natuurlijk zelf ook een exploitatie of financiën waar ze al dan niet uit kunnen putten om dit probleem op te lossen. Wat dat betreft, moeten we als Kamer ervoor zorgen dat dat zo veel mogelijk wordt opgerekt. De heer Bashir heeft zich er eigenlijk al bij neergelegd, maar als je wilt dat alles door de staat geregeld wordt, dan komen de kosten altijd bij de belastingbetaler terecht. In die zin zou de heer Bashir niet zo bezorgd moeten zijn.

De heer **Bashir** (SP): De kosten van het falen van de kaart komen wel degelijk bij de reiziger of de belastingbetaler terecht. Ik heb net uitgelegd hoe de hele structuur in elkaar zit. Als de bedrijven de exploitatie aanspreken, moeten de kaartjes natuurlijk duurder worden. Zo werkt het nu eenmaal. Wat nog veel belangrijk is, is dat we dit hele gedoe hadden kunnen voorkomen als een aantal jaren geleden de moties van onder meer de heer Roemer waren aangenomen. Uw fractie heeft daartegen gestemd, samen met een aantal andere fracties. Toen er nog een beperkt aantal ov-chipkaarten in omloop was, konden we nog gemakkelijk overschakelen naar de veiliger variant.

De heer **Verhoeven** (D66): Dat is het eeuwige terugkijken op allerlei oude beslissingen en op oude moties van de heer Roemer of wie dan ook. Wij hebben inderdaad tegengestemd. Wij zijn nog steeds voorstander van de

chip en geloven erin. We hadden allerlei dingen kunnen voorkomen. Ik denk dat de grootste successen die we de afgelopen tientallen jaren hebben geboekt, allemaal voorkomen hadden kunnen worden als het aan de SP had gelegen.

De heer **Bashir** (SP): De SP stond niet alleen. Ook TNO ...

De **voorzitter**: Nee, nee, nee!

De heer **Bashir** (SP): ... had geadviseerd om over te gaan.

De heer **Verhoeven** (D66): TNO is hetzelfde verhaal.

De **voorzitter**: We gaan niet zomaar wat tegen elkaar roepen. Het gaat hier via de voorzitter.

De heer Verhoeven vervolgt zijn betoog.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik was gebleven bij het punt dat wij de fraude- en beveiligingskosten in één hand willen brengen. Om de reiziger in bescherming te nemen stelt D66 daarom een plafondprijs op de ov-chipkaart voor, zijnde maximaal de huidige prijs van € 7,50. Meer mag een digitale drager, een virtuele portemonnee, niet kosten. Gebruikers mogen niet de dupe worden van een technisch uitvoeringsprobleem. Binnen deze randvoorwaarden kan TLS zelf kiezen: willen we een duurder kaart met minder kans op fraude of willen we een goedkopere kaart met meer kans op fraude? Zo liggen kostenrisico en veiligheidsinvesteringen weer in één hand.

Hoe groot is de groep die van deze fraudemogelijkheid gebruik maakt en zal gaan maken? Ik vraag om een inschatting, want ik begrijp dat de minister dat niet met onderzoek kan onderbouwen, maar wel op basis van haar grote, hopelijk gezonde, verstand. Over welke kosten praten we; hoeveel euro en welk percentage van de omzet van de eigenaren van de kaart? Wat zijn de effecten van een beter beveiligde kaart uitgedrukt in kosten voor de reiziger? Hoeveel duurder wordt de chipkaart? Omarmt de minister ons voorstel voor een maximumprijs voor de ov-chipkaart, zodat ov-bedrijven de verantwoordelijkheid dragen voor de keuze tussen beter beveiligd en hogere kosten?

Tot slot. De spoed van dit AO hing samen met de invoerdatum van 3 februari in de regio Haaglanden. Is uitstel nodig? Nee. Laten we het hoofd koel houden, net als de provincie en de regio zelf hebben gedaan. D66 blijft voorstander – ik had het al beloofd aan de heer Bashir – van een kaart waarmee je moeiteloos gebruik maakt van het ov. Ondanks de hemeltergende historie heeft D66 nog steeds vertrouwen in de goede afloop. Om uiteindelijk breeduit te kunnen lachen, zijn soms eerst tranen nodig, ook de krokodillentranen van de SP.

De heer **De Jong** (PVV): In het betoog van D66 wordt gezegd dat het allemaal niet duurder mag worden. Dat heb ik toch goed begrepen?

De heer **Verhoeven** (D66): Dat klopt; het mag niet duurder worden.

De heer **De Jong** (PVV): Wat vindt u dan van het bericht dat het invoeren van de ov-chipkaart in Zuid-Holland de reiziger 2,4 mln. extra gaat kosten?

De heer **Verhoeven** (D66): Als dat zo is – u hebt het uit een bericht – dan is het een probleem. Dan gaat de reiziger 2,4 mln. betalen. Dat probleem willen wij zo veel mogelijk voorkomen. Mijn inzet is om dat volledig te voorkomen. Als dat niet mogelijk blijkt te zijn, bijvoorbeeld vanwege een heel slimme of duidelijke uitleg van de minister of van uw fractie, dan moeten we kijken naar de manier om het minimaal te maken. De kosten

moeten niet volledig in één keer bij de belastingbetaler worden neergelegd. In dat opzicht ga ik wel een stukje mee met de heer Bashir. Het moet uit de bedrijven komen.

De heer **De Jong** (PVV): Ik ga er dan ook van uit dat D66 de PVV steunt als zij zegt dat de 2,4 mln. niet kan worden neergelegd bij de belastingbetaler, dat we dat verhaal in Zuid-Holland uitstellen en de strippenkaart daar behouden en dat de minister ervoor moet zorgen dat de ov-chipkaart veilig wordt. Het kost nu klauwenvol geld voor de belastingbetaler.

De heer **Verhoeven** (D66): Wij zijn er geen voorstander van om terug te gaan in de tijd, terug naar de jaren 50, om de strippenkaart weer in te voeren. Ik weet zeker – ik wacht daar de reactie van de minister op af – dat er ook andere mogelijkheden zijn dan teruggaan naar de strippenkaart.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Tijdens Kamerdagen verblijf ik in Den Haag en begeef ik mij meestal met het openbaar vervoer, bus en tram, door deze mooie stad. Met name de afgelopen weken en ook vandaag werd er zo'n beetje om de vijf minuten omgeroepen dat met ingang van 3 februari de strippenkaart echt voorbij is. Het bleef rustig in de tram. De mensen veerden niet allemaal op. Er waren heel veel mensen die een dagblad voor zich hadden waarin werd bericht over datgene waar we nu dit spoedoverleg over hebben, namelijk dat de ov-chipkaart gekraakt is. Ik begrijp de rust van de reizigers wel, omdat het hen niet direct raakt. Men komt niet aan het saldo. Dat wil natuurlijk niet zeggen dat we dit zomaar voorbij moeten laten gaan, want wat er nu gebeurt, is toch behoorlijk heftig. Maar ik wil het wel even vanuit het perspectief van de reiziger benaderen. Er zijn veel vragen gesteld over de wijze waarop de minister zou moeten reageren op het kraken. Ik wacht haar beantwoording af.

We wisten dat de fraudegevoeligheid redelijk groot was. We hebben dit niet kunnen voorzien, maar we wisten wel dat er misschien nog een keer iets zou gebeuren. Daarom hebben we afspraken gemaakt over migratie naar een nieuwe chip. Vorig jaar februari is daar uitgebreid over gesproken in de Kamer. Toen is er ook extra geld, zo'n 7 mln., beschikbaar gesteld voor een versneld migratieplan. Dat zou 1 november afgerond moeten zijn. Nu is de mist echt heel erg dicht. Aan de ene kant zegt TLS letterlijk in de pers dat er nog geen definitieve keuze is gemaakt. Aan de andere kant schrijft de minister dat zij bezig is met de invoering van een nieuwe chip. Deze is inmiddels gestart. Het is onduidelijkheid troef op dit punt. Dit is wel heel belangrijk, juist als reactie op hetgeen in de afgelopen week gebeurd is. In kranten kunnen we nu complete handleidingen lezen hoe mensen dat zelf kunnen toepassen. Volgens mij is dat aanzetten tot fraude. Ik hoop dat vrij hard en stevig tegen dat soort praktijken zal worden opgetreden. In dat opzicht heb ik mij verbaasd over de wijze waarop de SP onder de noemer wetenschappelijk onderzoek haar medewerkers inzet. Het wordt enigszins verzacht doordat diegene een kaart had die geldig was voor dat traject, maar ik zou mijn medewerkers daar nooit en te nimmer toestemming voor hebben gegeven. Er is dus grote onduidelijkheid, ook over waar Trans Link Systems mee bezig is. Vandaag moeten we het hebben over de migratie naar de nieuwe chip, ook als antwoord op wat er is gebeurd. Ik wil van de minister absolute helderheid krijgen over wat er is gebeurd met de gemaakte afspraken en met het daarvoor beschikbaar gestelde geld. Het kan niet zo zijn dat we nu tegenstrijdige berichten krijgen van zowel TLS als de minister. Dat kan zeker niet als ik bedenk dat we in oktober nog een groot overleg gehad hebben waarin ferme taal is gesproken door minister Eurlings. Deze minister heeft dat in feite ook wel overgenomen. Er zou weer meer regie gepakt worden en het zou weer strakker worden

aangestuurd. Als je dit soort berichten krijgt, ontbreekt de regie echter. Dat is wat ons betreft niet acceptabel.

Mijn fractie ziet niet direct reden om ineens af te zien van de invoeringsdatum van 3 februari, mede vanwege het feit dat de reizigers daar niet direct door getroffen worden als ze zich, zoals je in Nederland ook mag verwachten, netjes aan de wet houden. Uiteraard wil dat niet zeggen dat de minister niet in beweging hoeft te komen om verder te gaan met de migratie. Daar heb ik mijn vragen over gesteld. Het kan zijn dat de antwoorden van de minister ons op andere gedachten brengen, maar op dit moment zien wij niet echt reden om alles op stel en sprong stil te leggen. Ik heb wel een vraag over de berichten, met name van ROVER, over de kostenverhoging voor de mensen in Haaglanden en in de Zuid-Hollandse concessie. Kan de minister daarop reageren?

Ik heb nog twee punten die ik aan de minister wil meegeven als vervolg op afspraken die wij in oktober hebben gemaakt met minister Eurlings. Allereerst de buurtbus. Ik heb destijds aandacht gevraagd voor het feit dat nogal wat buurtbussen reizigers met een ov-chipkaart weigeren. Die reizigers moeten alsnog apart betalen. Er zijn afspraken gemaakt dat dit zou worden aangepakt. Het hangt alleen nu nog steeds. Ik zou graag willen dat de minister afspraken maakt met decentrale overheden dat binnen drie maanden alle buurtbussen gewoon toegankelijk zijn met een ov-chipkaart. Het gejojo moet niet door blijven gaan. Dat past ook bij de regierol die het kabinet zich op dit dossier heeft aangemeten. Als we terugkijken op waar het wel of niet is fout gegaan, dan zat daar volgens mij echt de weeffout in dit verhaal. Balkenende II heeft in 2003 de keuze gemaakt, waar wij overigens niet voor waren, om de regie niet landelijk neer te leggen maar bij de vervoerders en de decentrale overheden. We hebben in de jaren daarna gezien hoe zich dat ontwikkeld heeft. Dat kun je niet meer rechtbreien op dit moment. Dat is toen helaas een foute keuze geweest.

Daarnaast heb ik nog een vraag over wat wij in slecht Nederlands de «single check-in and check-out» noemen. Wat ons betreft, is dat dé oplossing voor het woud aan poortjes en het gejojo tussen de verschillende vervoerders. Minister Eurlings heeft toegezegd dat vrij snel te zullen regelen. Nu heb ik gelezen dat het nog steeds de vraag is of de single check-in and check-out wel nodig is. Volgens mij zijn we die fase al voorbij. Het moet gewoon gebeuren. We zijn duidelijk geweest. Stop met die tijdverspilling. Het gaat nu alleen nog om de vraag hoe en wanneer. Graag zou ik willen dat de minister dat zo snel mogelijk gaat uitvoeren en dat ook op dit punt het heen en weer jojoën, het pingpongen, niet door blijft gaan. Daar is de reiziger, die de minister zo graag met een hoofdletter wil schrijven – dat steun ik ook – enkel de dupe van.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Er wordt heel verschillend gereageerd op het gedonder dat er nu met de ov-chipkaart is. Velen – dat geldt ook voor de VVD-fractie – zijn ontzettend geschrokken van het feit dat de kaart zo makkelijk te manipuleren is. Anderen zeggen dat we het even rustig aan moeten doen omdat banken die strijd ook al jaren voeren. De geldautomaten zijn al een aantal keren aangepast. Er wordt geskimd, waarna de automaten worden aangepast. Vervolgens komt er weer iemand anders, waarna ze weer worden aangepast. Deskundigen zeggen: wat je ook doet; je zult elke keer met de techniek moeten zorgen dat je voor blijft op of ten minste gelijk optrekt met de hackers, de slimme jongens en meiden die proberen het systeem op een of andere manier te frustreren.

Het lijkt in ieder geval nogal ernstig te zijn. Ik heb er een aantal vragen over. Is deze fraude te detecteren of niet? Je leest berichten dat het systeem het niet merkt. Van Trans Link lees je dan ergens: we hebben ze allemaal in de peiling, maar we willen eerst het reisgedrag eens bekijken. Dat vind ik een wat slappe reactie. De laatste berichten zijn dat precies te

checken is of stiekem wordt opgeladen en zelfs of thuis een check-in gedaan wordt. Dat laatste zou hier in Den Haag niet mogelijk zijn omdat je bij de HTM kennelijk het nummer van de bus of de tram, het rijtuignummer, zou moeten ingeven. Ik wil eerst eens weten hoe groot het risico is. Is het aan te pakken of niet? Als het is aan te pakken, als je iedere kaart binnen 24 uur kunt blokkeren, dan is het probleem veel minder groot. Men is dan immers de kaart van € 7,50 kwijt. Het reizen in de stad heeft dan geen zin. Alleen een rit met bijvoorbeeld de NS over grote afstand zou dan zinvol zijn. Het blijkt dat de NS wat minder beveiliging heeft dan andere bedrijven. Die kritiek hebben we eerder geuit. De NS moet vooral zorgen dat ze het bijbeent, want de NS heeft een enigszins afwijkend systeem. Als het niet in de hand te houden of te krijgen is, dan zullen we heel snel naar een veel veiliger ov-chipkaart met een nieuwe chip moeten. Hoe staat het daarmee? Ook daarover is de informatie namelijk tegenstrijdig. Is het een suggestie om bijvoorbeeld eerst de anonieme kaarten, die het grootste probleem zouden kunnen zijn, te vervangen en van een nieuwe chip te voorzien en daarna de kaart op naam? Als er met de laatste kaart iets is, weet je wie je zou moeten pakken. De VVD wil eerst weten hoe ernstig het nu is, of het op korte termijn is aan te pakken – kan dat nu al? – en wat we ermee moeten. Daarna kunnen we pas een conclusie trekken.

Los daarvan is het natuurlijk waar dat de reiziger die nu de ov-chipkaart gebruikt, op zich niet direct de dupe is omdat hij gewoon kan reizen. Ook wordt de fraude met ov-chipkaarten niet minder als je de strippenkaart behoudt. Natuurlijk wordt de schade uiteindelijk betaald óf door de reiziger óf door de bedrijven. De bedrijven die de ov-chipkaart hebben bedacht en via Trans Link Systems in de markt hebben gebracht, zijn vier overheidsbedrijven. De NS, die van de Staat is, en de drie gemeentelijke vervoerbedrijven van Amsterdam, Den Haag en Rotterdam. Uiteindelijk is de burger altijd de klos. Je kunt hooguit zeggen: wat slim van de private vervoersbedrijven dat ze wel aan het systeem meedoen, maar niet hebben bijgedragen aan de ruim 100 mln. Het is dus geen 1 mld., zeg ik tegen de heer Bashir. Inmiddels is wel het heel grote bedrag van, zo zeg ik even uit het hoofd, 120 mln. geïnvesteerd. Dat bedrag heb ik ergens gelezen. Het gaat dus niet om miljarden. Maar goed, de SP overdrijft altijd. De overstap in Haaglanden en Zuid-Holland is voor ons afhankelijk van de fraude. Zelfs als je kunt beredeneren dat die fraude voor de reiziger niet direct schade oplevert, vinden wij het haast niet kunnen dat je de reiziger verplicht om een betaalmiddel te gebruiken dat zo lek is als een mandje.

De Vizirispas is de extra eenvoudige ov-chipkaart voor blinden en slechtzienden, die bijvoorbeeld in Rotterdam is geïntroduceerd. Ik heb niet gelezen dat die er ook in Zuid-Holland en de Haaglanden is. Dat zouden wij wel graag willen.

De overstap naar de ov-chipkaart ging daar overigens geweldig goed, net als in Amsterdam. Is hier het vaste voornemen om coulant te zijn tegenover de mensen die in het begin vergeten om uit te checken? Als het systeem een tijdje draait en je bent dan nog zo dom, dan is het echt je eigen verantwoordelijkheid. In het begin is het echter lastig, zeker voor sommige ouderen. Zij halen soms voor een jaar strippenkaarten in huis, dan hoeven zij daar niet zo vaak om te gaan. Als ze dan nog een aantal strippenkaarten over hebben, mogen zij die niet meer inleveren. Zij krijgen geen geld terug en krijgen daarvoor ook geen saldo op hun ov-chipkaart. Op zo'n manier moet je als openbaarvervoerbedrijf niet met je klanten willen omgaan.

Dan ga ik in op de kosten. Wordt het nu wel of niet duurder? Als ik het bericht goed lees, wordt het wellicht alleen iets duurder voor degenen die eenmalig een kaartje kopen. Als die paar toeristen in Scheveningen een paar dubbeltjes meer betalen voor een ritje met de tram of bus, dan lig ik daar niet meteen wakker van. Is de gewone reiziger, die het openbaar vervoer nodig heeft om naar zijn werk te gaan of om dagelijks of wekelijks

zijn familie te bezoeken, echter continu meer geld kwijt, dan druist dat in tegen de afspraken.

De heer **Bashir** (SP): Waarom moet de overheid altijd achter de feiten aanlopen? Deze kraak was al heel lang bekend. De verwachting was al dat dit ook voor het gewone publiek mogelijk zou worden. Als wij in 2008 hadden besloten om over te schakelen naar een veiliger systeem, dan waren er veel minder kaarten in omloop geweest en dan hadden wij deze ellende nu niet gehad. Waarom moeten wij achter de feiten aanlopen?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik vind dat een uitermate goede vraag van de heer Bashir: waarom loopt de overheid vaak achter de feiten aan? Daarom is het zo goed dat de meeste dingen – onze voedselvoorziening, de benzine aan de pomp – door private bedrijven worden gedaan. Zij zouden deze fouten veel sneller herstellen en ervoor zorgen dat het goed gaat. Ik hoor het pleidooi van de SP dat de overheid minder moet doen en dat private bedrijven meer moeten doen. Dan loop je niet steeds achter de feiten aan. Ik ben blij dat het licht doorbreekt bij de SP.

De heer **Bashir** (SP): Dat is een opmerkelijke wending in de discussie. Als de bedrijven die nu verantwoordelijk zijn voor de ov-chipkaart, geen private bedrijven zijn, kunnen wij er meteen voor zorgen dat de bestuurders daarvan onder de balkenendenorm komen.

De heer **Aptroot** (VVD): Het zijn bedrijven, maar het zijn overheidsbedrijven. NS is voor 100% van de Staat. Het gemeentelijk vervoerbedrijf is voor 100% van de gemeente Amsterdam. De HTM is voor 100% van de gemeente Den Haag en de RET is voor 100% van de gemeente Rotterdam. Deze vier overheden hebben via hun bedrijven samen Trans Link Systems opgericht. Het is allemaal overheidsgeld. In het particuliere bedrijfsleven – ik ben het met de heer Bashir eens – wordt op problemen sneller gereageerd. Meestal kom je ze niet eens tegen, want daarop wordt ook geanticipeerd. Ik ben blij dat de SP ook ziet dat het bedrijfsleven het over het algemeen beter doet dan de overheid.

De heer **De Jong** (PVV): Om te beginnen wil ik de minister oproepen tot actie, want het gaat helemaal mis. De PVV-fractie roept al jaren: kijk uit, het gaat niet goed. Wij hebben altijd al gezegd dat de ov-chipkaart er nooit had moeten komen. De moties met deze strekking hebben wij gesteund. Het gaat fout. Ik krijg zojuist het bericht van ROVER dat de overstap naar de ov-chipkaart in Zuid-Holland 2,4 mln. duurder wordt. Ik wil graag dat de minister daarop een reactie geeft. Klopt dat bericht? Als dat zo is, is het dan niet verstandig om de overgang naar de ov-chipkaart in Zuid-Holland niet door te laten gaan? Daar pleiten wij dan ook voor.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mag ik dan weten waar dat bericht te verkrijgen is? Dan kan ik ook reageren.

De heer **De Jong** (PVV): Ik zal het bericht aan de minister doen toekomen. Zoals ik al zei, heeft de PVV zich vanaf het begin verzet tegen de ov-chipkaart. Deze kaart is voor ons een grote ellende. Als je het de reiziger op straat vraagt, blijkt dat helemaal niemand die kaart wil hebben. Wij hadden er dus nooit aan moeten beginnen. Ook dat is naar onze beleving de afgelopen dagen wel bevestigd. De ov-chipkaart draagt niets bij aan de veiligheid. De poortjes houden de criminelen echt niet uit de trein, tram of metro. De pas zorgt ook alleen maar voor problemen op het gebied van het reizigersgemak. Zo bleek recentelijk nog dat de ov-jaarkaart van de NS niet meer geldig is voor de Q-bus omdat hun readers niet met dit type kaart overweg kunnen. Ik wil graag van de minister weten of dit bericht klopt.



Dan hebben wij nog de veiligheid. In 2008 bleek al dat deze niet deugde. Daarom hebben wij destijds de moties gesteund waarin werd verzocht die te verbeteren en de strippenkaart niet uit te zetten. Daar werd toen geen gehoor aan gegeven. Nu kan straks het hele land gratis reizen. Dat klinkt allemaal wel leuk, maar dat is het helemaal niet, want dat is fraude en dat kost de belastingbetaler heel veel geld.

Klopt het bericht dat fraude met de ov-chipkaart ontraceerbaar is, bijvoorbeeld als met de trein wordt gereisd? Meestal zijn dat vrij dure reisjes, heen en weer van Utrecht naar Amsterdam of van Utrecht naar Groningen. Dat is dus lucratief. Momenteel downloaden veel Nederlanders het programmaatje OV Saldo. Ik heb op het internet gekeken: dat programmaatjes staat in de top 100 van de populairste downloadsites. Ook kreeg ik zojuist het bericht dat alle hackapparatuur uitverkocht zijn. Er is dus een run op die apparatuur. Dat duidt er ook op dat het helemaal misgaat.

Naar de mening van de PVV kan dat zo niet doorgaan. Wij hebben dan ook helemaal geen vertrouwen meer in het bedrijf dat achter de ov-chipkaart zit: TLS. Wij vragen de minister daarom te stoppen met dit bedrijf en een ander bedrijf te zoeken dat de ov-chipkaart veiliger kan maken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Mij bereiken ook berichten dat de ov-chipkaartlezers de webshop uitvliegen. Hoe grootschalig de fraude op dit moment is, is natuurlijk van belang. Ik denk ook dat dit de impact is van de vraag van de heer De Jong, maar ik wil dat graag even checken. Er zijn negen miljoen kaarten in omloop. Was het de bedoeling van de heer De Jong om aan de minister inzicht daarin te vragen? Ik hoor van allerlei websites en kastjes waarmee je kunt frauderen. Ik wil daar graag opheldering over zodat duidelijk wordt of wij op één lijn zitten. Dat gebeurt niet zo vaak.

De **voorzitter**: Het is mooi als u via het stellen van een vraag nog even uw eigen vragen herhaalt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter, dit is een serieus probleem, dus ik wil die vraag graag even stellen.

De heer **De Jong** (PVV): Mevrouw Van Gent haalt mij de woorden uit de mond. Een van de vragen die ik nog wilde stellen, is inderdaad of de minister inzicht heeft in de schaal waarop fraude wordt gepleegd. Ik steun mevrouw Van Gent; dat was de strekking van de vraag die eraan zat te komen.

De heer **Verhoeven** (D66): De heer De Jong zegt dat een ander bedrijf voor een goede uitvoering van de ov-chipkaart moet gaan zorgen. In hoeverre verschilt dat bedrijf dan van de huidige bedrijven? Is dat bijvoorbeeld een privaat bedrijf of valt dat bedrijf ook weer onder de overheid?

De heer **De Jong** (PVV): Ik heb de minister gevraagd om ervoor te zorgen dat de ov-chipkaart voldoet aan hetgeen ons altijd is beloofd: die kaart zou namelijk veilig zijn. Je kunt van alles vinden over de ov-chipkaart, maar niet dat hij veilig is. Hij is te kraken. Je kunt er gratis mee reizen. Daardoor worden allerlei mensen benadeeld: de mensen die een strippenkaart kopen en de mensen die hun ov-chipkaart wel op een normale manier opwaarderen. Dat is dus verschrikkelijk. Alleen al door de reactie van dat bedrijf – wij weten al jaren dat de kaart te hacken valt, maar dat is fraude en strafbaar, dus waarom zou men dat doen? – vraag ik mij af waar zij in hemelsnaam mee bezig zijn en of zij het belang van de ov-chipkaart wel goed voor ogen hebben. Dat vertrouwen hebben wij niet. Ik vraag aan de

minister om haar best te doen en ervoor te zorgen dat de ov-chipkaart veilig wordt. Dat is al die jaren beloofd. Daarnaast ben ik van mening dat de strippenkaart moet blijven, of de ov-chipkaart nu over 100 jaar of over 10 minuten veilig is. Daarover wil ik geen misverstand laten bestaan.

De heer **Verhoeven** (D66): Een aantal partijen heeft in voldoende mate een oplossing geschetst. De heer De Jong wil acties en zegt dat wij ervoor moeten zorgen dat de kaart wordt zoals die ons is beloofd. Dat vinden wij allemaal. Ik vraag de heer De Jong of hij daar een privaat bedrijf of een nieuw overheidsbedrijf verantwoordelijk voor wil maken. Aan welke constructie denkt de heer De Jong? Ik kom dan terug op de redenering van de heer De Jong: het is of de reiziger of de belastingbetaler die betaalt. Ik wil weten of hij een nieuw staatsbedrijf verantwoordelijk wil maken en of hij er dan wel in gelooft dat het helemaal wordt zoals het ooit is beloofd. Daar gaat het mij om.

De heer **De Jong** (PVV): Het gaat er mij om dat de minister ervoor gaat zorgen dat de ov-chipkaart een veilige kaart wordt, wat ook de bedoeling was. Wij hebben vanaf het begin gezegd dat die kaart er niet moest komen. Wij hebben ons er altijd tegen verzet. Nu vraag ik de minister om ervoor te zorgen dat die kaart veiliger wordt. Wij hebben geen vertrouwen in het bedrijf in de huidige vorm. Het moet gewoon een bedrijf worden dat ervoor gaat zorgen dat het ding gaat werken.

Wellicht is het noodzakelijk om op een nieuwe chip over te stappen. De vraag is echter hoe lang het gaat duren voordat iedere Nederlander van zo'n nieuwe chippas is voorzien. Wat gaat dat niet kosten? Bovendien stellen de ICT'ers die de fraude wereldkundig hebben gemaakt, dat er geen enkele garantie is dat de nieuwe chip veilig is. Ik ben geen ICT'er en heb erg weinig verstand van een chip, maar ik weet wel dat hij veilig moet zijn. Ik vraag de minister dan ook of zij kan garanderen dat de chip die eraan komt, als die eraan komt, wel veilig is en aan de veiligheidsnormen voldoet, zoals dat nu bij een bankpas of bij een creditcard het geval is. Zoals ik al zei, hebben wij er een hard hoofd in dat het allemaal goed gaat komen met de ov-chipkaart, maar wij willen de minister wel de kans geven om het op te lossen. Wij vinden dat de ov-strippenkaart ondertussen gehandhaafd moet worden. Ook in Zuid-Holland moet de overgang van de ov-strippenkaart naar de ov-chipkaart worden stopgezet. Dit is een dringend verzoek aan de minister: stop de overgang van de ov-strippenkaart naar de ov-chipkaart in Zuid-Holland.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Iedereen die de illusie had dat wij met het afschaffen van de strippenkaart een aantal bomen zouden kunnen sparen, komt bedrogen uit. Van de hoeveelheid papier die wij in deze Kamer ondertussen door de ov-chipkaart hebben geproduceerd, had je heel wat mooie strippenkaarten kunnen maken.

Ik heb het gevoel dat wij na dit debat de problemen nog niet uit de wereld hebben gekregen. Het is goed om even in te gaan op de vraag waarom wij die ov-chipkaart eigenlijk hebben gewild. Voor een belangrijk deel wilden wij die om reizigersgemak te creëren. In Amsterdam en Rotterdam is de ov-chipkaart geïntroduceerd. Amsterdam en Rotterdam zijn het niet zo heel vaak met elkaar eens, maar op één punt zijn zij het wel eens en dat is dat de introductie van de ov-chipkaart daar goed is gegaan. Dat wil niet zeggen dat wij de ogen moeten sluiten voor dingen die beter zouden kunnen. Iedereen die iets met ICT te maken heeft, weet dat een project een leereffect moet hebben en dat een project alleen beter wordt als er mensen zijn die kritisch meekijken. Ik maak dan ook een compliment aan al die mensen die er zo veel vrije tijd in hebben gestoken om te laten zien dat, als je heel goed zoekt, er nog ruimte is voor verbetering van de ov-chipkaart.

Hoe gaat de minister met de leereffecten om? In de brief die wij van haar hebben mogen ontvangen, zegt zij gebruik te maken van deskundigen. Worden die ook «losgelaten» op zo'n chipkaart en op welke manier worden de ervaringen die zijn opgedaan, gebruikt? Wij delen niet de analyse van de SP dat wij over moeten gaan naar een opensource-systeem. Dat biedt niet automatisch een garantie voor succes. Wij laten dat over aan de deskundigen. Wij moeten in de Kamer geen systeemvragen hebben; wij moeten er alleen voor zorgen dat een systeem betrouwbaar is.

Betrouwbaarheid wil niet zeggen dat een systeem niet te kraken is. Collega's refereerden daar al aan. In het hele leven loop je het risico dingen kwijt te raken die van jou zijn. Een fiets zet je op slot, maar moet je tien sloten of vijf sloten gebruiken? Wat is de grens? Hetzelfde geldt voor een ov-chipkaart. Het is de vraag wat de minister acceptabel vindt. Als je je fiets ergens neerzet en hij blijkt later weg te zijn, dan denk je toch «ik moet een ander slot gaan gebruiken». Hoe zit het nu met het slot op de ov-chipkaart? Heeft de minister het idee dat dit beter had gemeeten? De analyse van collega's die zeggen dat de strippenkaart zoveel beter was, deel ik niet. Fraude plegen met de strippenkaart is volgens mij vele malen makkelijker. Je doet er een plakbandje op, je stempelt af en thuis haal je het plakbandje er weer af. Die truc zou ik eventueel kunnen toepassen. Ik ben in het rijke bezit van een ov-chipkaartreder. Ik had het ding al voor de grote hausse besteld. Ik durf hier wel een openbaring te doen: mijn ICT-kennis schiet tekort om de ov-chipkaart te hacken. Ik heb thuis wel het internet kunnen installeren, maar het is mij niet gelukt om een programmaatje op het internet te vinden om dit voor elkaar te krijgen. Degenen die dat wel kunnen, zitten op de publieke tribune, maar de vraag was of de gemiddelde burger dat voor elkaar kan krijgen. Is het echt zo dat heel Nederland nu massaal de ov-chipkaart hackt? Ik ben ook in de fout gegaan toen ik thuis internet nam. Dat was lastig, maar dat is mij gelukt. Dit is mij echter niet gelukt. Ik vraag de minister dan ook of dat aan mijn ICT-kennis ligt. Is het haar of haar ambtenaren wel gelukt? Wat moet volgens de minister het gemiddelde kennisniveau zijn om de ov-chipkaart te kunnen kraken?

De vraag die vandaag ook centraal staat, is of wij in de regio Zuid-Holland de strippenkaart wel of niet gaan afschaffen. Het is belangrijk dat wij de afspraken met andere overheden nakomen. Wij hebben gezegd dat zij de afweging op basis van een aantal criteria mochten maken. Een heel belangrijk criterium is bijvoorbeeld of wordt voldaan aan elementen uit het rapport van de commissie-Kist. Wij hebben een mooi lijvig boekwerk mogen ontvangen waarin allerlei dingen staan over kostenneutraliteit. Ik vraag de minister of zij nog steeds achter haar rapportage van 22 oktober 2010 staat. Gisteren vond een debat in de Staten van Zuid-Holland plaats. Daar heeft men massaal gezegd dat zij nog steeds in de ov-chipkaart geloven. Ik vind dat wij dat signaal moeten respecteren, zeker omdat ook alle klantenorganisaties in die regio hebben gezegd dat zij er nog in geloven. De gebruikerservaring in Rotterdam is belangrijk, maar het naast elkaar hanteren van twee systemen kost ook geld. Wij kunnen nu wel zeggen dat de introductie van de ov-chipkaart ertoe kan leiden dat een aantal mensen illegaal gaat reizen, maar het in de lucht houden van de strippenkaart kost ook geld. Hoe verhoudt het een zich tot het ander? Ik wil de minister nog een aantal vragen stellen. Deelt zij de opvatting van de Staten van Zuid-Holland dat we zover zijn dat we de strippenkaart kunnen afschaffen?

Wat vindt zij van de fraudeaanpak door TLS? Een aantal collega's refereerden daar al aan. Zit men er dicht genoeg op? Hoe gaat het Openbaar Ministerie hiermee om? Ik begrijp dat tot nu toe één veroordeling heeft plaatsgevonden. Komt dat omdat het zo lastig is om fraude te bewijzen? Waar ligt dat aan? Is de minister bereid om er meer energie in te steken? Het is immers een betaalmiddel. Als je geld kopieert en in

omloop brengt of chipkaarten kopieert en in omloop brengt, dan moet dat worden aangepakt. Hoe denkt de minister over een migratietraject naar een eventuele nieuwe chip? Is het principebesluit dat wij dat traject in moeten gaan, al genomen? Is er inderdaad een verschil tussen de NS en de andere ov-bedrijven op het gebied van de fraude?

Af en toe is het ook wel goed om aan reflectie te doen. Ik wil mij aansluiten bij de woorden van de heer Slob over de regie. Met de kennis van nu vraag ik mij af hoe verstandig het is geweest om die regie weg te geven aan een aantal andere partijen, vooral als ik zie hoe lastig het is om kortingstrajecten landelijk uit te rollen en dat slechtzijnden het moeilijk hebben met de kaart. Heeft de minister het gevoel dat wij hierover meer duidelijkheid kunnen krijgen?

De minister zegt dat zij de rapportages van de heer Meijdam op 1 mei ontvangt en dat de Kamer voor de zomer eventueel iets krijgt. Ik hecht eraan om nog voor het zomerreces hierover met de minister van gedachten te wisselen. Ik hoor graag een hardere toezegging over de datum waarop de Kamer de rapportage-Meijdam mag ontvangen.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mevrouw de voorzitter. We praten vandaag over de beveiliging van de ov-chipkaart. Het al dan niet uitschakelen van het NVB (Nationaal Vervoerbewijs) in Zuid-Holland hangt daarmee samen; vandaar dat dit overleg met spoed moest plaatsvinden.

Ik ga eerst in op de chip zelf. Eind 2007, begin 2008 werd bekend dat de chip gekraakt kon worden. Sindsdien de over ov-chipkaart. Die zorgen zijn de afgelopen periode enorm toegenomen door de berichtgeving in de media. Ik deel die zorgen met de Kamer. Naar mijn mening gaat het er vooral om hoe wij het beveiligingsvraagstuk gaan aanpakken. Ik zal dat doen in samenhang met het al dan niet uitschakelen van de strippenkaart. In 2008 is een aanvalsplan gemaakt. Dat gebeurde naar aanleiding van een discussie die toen werd gevoerd over het feit dat de kaart kon worden gekraakt. Toen is ook gezegd dat de kaart in de toekomst wel vaker gekraakt zou worden. Dat was de Kamer dus niet onbekend. Toen is afgesproken om twee sporen te volgen. Het eerste spoor is ervoor zorgen dat de vervoerders en TLS de fraude zo veel mogelijk beheersbaar houden, voorkomen en proberen op te sporen. Ik ga zo in op de vraag in hoeverre zij daartoe in staat zijn. Het tweede spoor is het ontwikkelen van een nieuwe chip voor de ov-chipkaart. Daarvoor hebben de vervoerders en TLS een migratieplan opgesteld. Dat plan is inmiddels getoetst door beveiligingsexperts van de Royal Holloway University of London. De migratie naar deze nieuwe chip is reeds volop in voorbereiding. Ik begrijp dat TLS daar in de krant iets anders over heeft gezegd. Dat laat ik dan maar even voor TLS. Het bericht dat ik heb gekregen, is dat het migratieprogramma voor de ontwikkeling van de nieuwe chipkaart in 2009 is gestart en dat door TLS en de vervoerders is besloten dat met dit programma de komst van een nieuwe chip is voorbereid. Er is al een keuze gemaakt voor een nieuwe chip. Ik durf hem bijna niet te noemen, wat op het moment dat je hem noemt, is hij alweer gekraakt, maar hij heet de SmartMX. TLS verwacht aan het eind van het jaar gereed te zijn voor de productie van de kaart met de nieuwe chip. Dat is conform de afspraken die indertijd met de Kamer over de transitie zijn gemaakt. Als de nieuwe chip er is, kan worden bekeken in welke tempo hij wordt ingevoerd. Je kunt een korte slag maken, maar dan moet je de bestaande kaarten veel eerder uitfasen dan je wilde. Je kunt ook langzaam tot vervanging overgaan, waardoor de kosten vele malen lager zijn. In 2008 is afgesproken om aan de transitie 6,7 mln. bij te dragen. Tot nu toe loopt dit traject conform de afspraken die met de Kamer zijn gemaakt. Maar goed, dat laat natuurlijk onverlet dat in de afgelopen periode duidelijk is

geworden dat het steeds gemakkelijker wordt om te frauderen. Eerst moest het inderdaad bijna in een laboratorium gebeuren. Ik had willen zeggen «en nu kan zelfs een huisvrouw het». Ik kan beter zeggen: ik denk dat zelfs huisvrouwen het kunnen, maar er zijn in ieder geval nog groepen in de samenleving waarvoor het toch nog complex blijft. Het is in ieder geval een stuk toegankelijker geworden. Dat geldt natuurlijk ook voor elke volgende pas die er gaat komen. Het risico blijft gewoon bestaan dat die gekraakt wordt. Het is ook voor sommigen een uitdaging om op het moment dat zoiets op de markt komt, te kijken hoe je zo'n systeem kunt gaan kraken. Het blijft dus een soort ratrace met slimme koppen in de samenleving die daar iets mee willen gaan doen. Dus ook al komt er een nieuwe, ook dan zou ik niet bij voorbaat met zekerheid durven zeggen dat die 100% beveiligd is. Er wordt steeds gevraagd: is die veilig of onveilig? Het gaat echter om beveiligd of onvoldoende beveiligd. Zo zou ik het eerder willen noemen.

De heer **De Jong** (PVV): Ik heb gevraagd of de minister kan garanderen dat de nieuwe chip die eraan komt, wel veilig is. Zij zegt dat zij dat niet kan garanderen, maar kan zij dan in ieder geval haar best doen om ervoor te zorgen dat het risiconiveau hetzelfde is als bij bijvoorbeeld een creditcard of een bankpas?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ook daar zijn er vorig jaar weer zo'n 23 000 van geskimd. Ik hoor sommigen op de tribune lachen. Ik weet niet of dat degenen zijn die ook nog eens die bankpassen proberen te kraken, maar er spelen eigenlijk twee dingen. Op het moment dat je de pas wilt gaan gebruiken om er dingen mee aan te schaffen, moet je er ook voor zorgen dat die net zo beveiligd is als een bankpas. Als je de pas alleen gebruikt als middel in het openbaar vervoer – waar het maximumrisico is dat je gratis reist – moet die aan andere eisen voldoen. De Nederlandsche Bank stelt dus andere eisen aan een betaalmiddel, waarmee je van alles en nog wat kunt kopen, dan aan een openbaarvervoerkaart. Op het moment dat je de ov-chipkaart ook voor andere dingen wilt gaan gebruiken, moet je er ook voor zorgen dat die TLS de egi-status krijgt en daarmee ook aan veel strengere eisen voldoet. Ik weet dat die wens bij de vervoerders bestaat. Daar doen zij op dit moment ook proeven mee. De huidige kaart hoeft daar op dit moment niet aan te voldoen. Op het moment dat je verder wilt gaan, moet je daaraan voldoen. Die eis stel ik dus niet. De eis die wel stel, is dat de reiziger er niet de dupe van mag worden, dus dat zijn gegevens niet gekraakt kunnen worden en dat zijn saldo niet gekraakt kan worden. Gevraagd wordt hoe het zit als iemands kaart gestolen wordt. Ik denk dat dit bijna hetzelfde is bij de chipknip op mijn bankpas. Als mijn bankpas gestolen is, kunnen ze nog wel net even die chip leeghalen. Dus helemaal 100% veiligheid heb je daar ook niet, maar je moet er in ieder geval voor zorgen dat je niet zomaar de reizigerstegoeden kunt beïnvloeden. Dat vind ik heel belangrijk. Dat is voor mij ook de essentie om straks voor een steeds hoger beveiligingsniveau te kiezen. Dat is ook de essentie geweest van de vervoerders en TLS om nu die nieuwe chip te gaan hanteren. Maar goed, die is er nu nog niet. Het duurt nog een paar maanden.

Waarom is de ov-chipkaart eigenlijk ooit in het leven geroepen?

Sommigen waren er enthousiast over en anderen wat minder. Wij wilden dat de reiziger één kaart zou hebben in de bus, in de tram, in de trein en in de metro. Dat brengt meer gemak met zich mee als je het vergelijkt met de verschillende kaarten die wij in het verleden hadden en op sommige plekken nu nog hebben. Voor mij staat voorop dat de reiziger er niet onder lijdt. Dat is het allerbelangrijkst. Een medereiziger mag niet geraakt worden door het frauduleus ophogen van het saldo op een ov-kaart. Door het plaatsen van een nepcheck op de ov-kaart wordt geen medereiziger in zijn portemonnee geraakt. De partijen die geraakt worden, zijn TLS en de

vervoerders. Ook dat is heel vervelend. Uiteindelijk kun je het altijd terugredeneren naar de reiziger, maar in principe zit daar natuurlijk ook een grens op. Er werd bijvoorbeeld even gesproken over de vraag of je dan het kaartje moet begrenzen. Dat doen wij ook. Het Rijk bepaalt de hoogte van de tariefstijgingen van de NS-kaart en de decentrale overheden bepalen bijvoorbeeld de hoogte van de tariefstijgingen van de regionale kaartjes. Daarmee kunnen de overheden altijd in de gaten houden dat kosten die gemaakt worden door vervoerders als gevolg van die ov-chipkaart, niet zomaar afgewimpeld kunnen worden op de reiziger, maar dat die allereerst ten nadele van hun winst zullen komen.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik ben natuurlijk heel blij met datgene wat de minister net heeft gezegd. Zij zegt eigenlijk dat er grenzen zijn als het gaat om het leggen van het risico bij de reiziger en uiteindelijk bij de belastingbetaler. Dat was ook mijn redenering: dat er dus een stap tussen zit. Dat is TLS. Ik heb ook duidelijk gezegd dat TLS met name dat risico moet dragen. Dat is dus niet per se de Staat en daarmee de belastingbetaler. Kan de minister aangeven hoe groot die ruimte ongeveer is? Dat is voor ons natuurlijk belangrijk. Ik snap dat dit ook weer afhankelijk is van de kosten die uiteindelijk gemaakt worden voor de veiligheid, maar hoe groot is het stuk binnen TLS, binnen die vijf vervoersbedrijven die dan zelf opdraaien voor de uitvoeringsproblemen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat zou ik zo niet uit mijn hoofd weten. Het gaat er natuurlijk om hoe groot je de fraude op dit moment schat. Dat was ook een van de vragen. Ik wil straks dieper op de fraude ingaan. In algemene zin zeggen de bedrijven nu dat de fraude beheersbaar is. Wij moeten niet vergeten dat de fraude met de strippenkaart op dit moment vele malen groter is dan de fraude die wij op dit moment met de ov-kaart zien. Daar wordt gewoon veel mee gefraudeerd. Die kosten zijn op dit moment dus veel hoger voor de vervoersbedrijven dan de kosten die met de fraude met de ov-chipkaart gepaard gaan. Ik zeg «op dit moment», want wij horen tegelijkertijd dat er veel mensen zijn die nu in ieder geval bekijken of zij dit ook zelf kunnen doen. Ik zal later in mijn betoog dieper ingaan op de werking van het systeem. De vervoerders en TLS hebben in ieder geval aangegeven dat zij in staat denken te zijn om in te spelen op de fraude die nu gepleegd wordt en die ze nog niet goed konden detecteren. Sommige gevallen van fraude zien zij goed, maar er zijn ook gevallen die nog niet goed te detecteren zijn. Ze denken te weten welke nieuwe systemen zij daarop moeten toepassen en dat dit redelijk eenvoudig gaat. Tegelijkertijd beseffen wij ook dat als wij morgen het nieuwe systeem erop gezet hebben, er vervolgens overmorgen wel weer iets nieuws gevonden kan worden om het te kraken.

Zit het 'm nu vooral in de kaart of zit het 'm meer in andere zaken? Die kaart is eigenlijk heel vergelijkbaar met kaarten in andere landen. Zoals ik ernaar kijk, zit het 'm veel meer in de systemen eromheen. Heb je die voldoende waterdicht gemaakt? Op een aantal punten bij het spoor hoef je bijvoorbeeld nog niet in te checken, omdat de poortjes open staan. Dat betekent dat je nergens langs komt. Dan kun je inderdaad met je thuis check-in vervolgens in de trein stappen. Dan kan men in de trein, waar de handlezer het kaartje scant, niet ontdekken dat er op dat moment een saldo op de kaart is geladen dat niet bij TLS in beeld is, maar dat er alleen maar thuis op gezet is. Je kunt dat op verschillende manieren onderwerpen. Je kunt die handlezers beter gaan uitrusten; je kunt ook de poortjes gaan sluiten. Dat zie je ook bij andere vormen van vervoer, bijvoorbeeld bij de metro of bij de bus, waar dat een stuk ingewikkelder is omdat je altijd ergens langs moet gaan. Het is dus niet alleen de kaart op zich; het is een totaalsysteem waar wij met elkaar over praten. In dat totaalsysteem moet je ook goed investeren om die lekken te kunnen



dichten. De kaarten in Nederland en bijvoorbeeld Engeland zijn wel vergelijkbaar, maar het systeem daaromheen is bij de Engelsen gewoon dichter. Dat zijn ook dingen die TLS en de vervoerders hier kunnen aanpakken. Zij hebben ook het vertrouwen dat zij het probleem afdoende kunnen oplossen. Dat laat onverlet dat morgen misschien weer iets nieuws wordt uitgevonden om het systeem te kunnen kraken.

Er is al heel veel gesproken over het ophogen van het saldo. Die nep check-in is een nieuwe variant. Daarbij wordt een check-in illegaal op een ov-kaart gezet zonder dat ook daadwerkelijk sprake is van inchecken. Er is nu op dat vlak echt sprake van een tijdelijke voorsprong bij fraudeurs. Ik vind dan ook dat de vervoerders en TLS aan zet zijn om dit zo snel mogelijk weer beheersbaar te maken. Het is eigenlijk net als in de autobranche, waar de afgelopen jaren een startonderbreking in de auto's is ingevoerd, die inmiddels al weer zonder problemen door het dieven-gilde kan worden uitgeschakeld. De producenten zijn nu weer aan de slag om op een andere manier de diefstal van auto's te voorkomen. Het is een kwestie van tijd tot ook deze stap achterhaald is. Het is een ingecalculeerd risico, het is eigenlijk een ratrace. Die doet zich voor bij alle ICT-systemen en ook bij de ov-chip.

Het belangrijkste is iedere keer weer dat uiteindelijk niet degene die er gebruik van maakt, dus de reiziger, er de dupe van is. Daar zal ik naar kijken. U ziet mij hier misschien nu iets minder zenuwachtig, maar ik baal er natuurlijk van dat die kaart iedere keer weer lek blijkt te zijn. Ik vind het overigens wel leuk om te vertellen waar dat «zo lek als een mandje» vandaan komt. Zo gaat dat met citeren. Mij werd gevraagd: bent u het ermee eens dat de heer Bashir zegt dat die zo lek als een mandje is? En vervolgens geef ik aan: ja, hij is op dit punt zeker lek. En vervolgens is het citaat volgens de heer Bashir van mijzelf. Het is wel knap hoe dat gaat. De kaart klopt gewoon op dit punt niet. Er zit een gat in.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik wil inzicht krijgen in de omvang van het probleem. Er wordt kennelijk meer gefraudeerd met de strippenkaart dan met de ov-chipkaart. Ik zou daar best de cijfers van willen hebben, nu of zo snel mogelijk. Mensen zeggen dat er heel makkelijk fraude kan worden gepleegd met de strippenkaart. Dat kan iedereen; daarvoor hoeft je niet achter de computer te gaan zitten en hightech te zijn. Los daarvan: begrijp ik nu van de minister dat het zelf opladen van de kaart wel te detecteren is? Als dat het geval is, waarom grijpt Trans Link Systems dan niet direct in en waarom worden al die kaarten niet direct geblokkeerd? Dan hebben mensen hooguit 24 uur voordeel gehad, maar zijn ze € 7,50 kwijt. Die mensen worden natuurlijk hard aangepakt als de kaart op naam staat. Ik wil nog iets vragen over die check-in die thuis plaatsvindt. Ik heb me laten vertellen dat dit bij het stedelijke en het regionale vervoer niet zou kunnen, dus dat het alleen een NS-probleem zou zijn. Dan is het nog wel een ernstig probleem, maar qua omvang anders. Dan zou de NS zijn systeem kunnen aanpassen, zodat het hetzelfde wordt als het systeem van de stedelijke en de regionale vervoersbedrijven. De NS zou trouwens toch eens een keer normaal mee moeten doen!

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik probeerde het net even uit te leggen, maar ik ben sinds gisteren pas deskundig. Als je de kaart thuis oplaadt en je hoeft vervolgens niet langs een incheckpunt te gaan, kun je in de trein je opgeladen chipkaart laten zien. Dan kan zo'n conducteur niet aflezen dat die niet is opgeladen bij TLS of een van de vervoersbedrijven. Die conducteur ziet gewoon een opgeladen chip. Als je langs een incheckpunt moet gaan, kan hij dat vervolgens wel constateren. Dan heeft hij jouw gegevens en kan hij de chipkaart vervolgens op de black list zetten. Het volgende moment dat je met de chipkaart incheckt, word je gepakt. Ik ga hier later in mijn betoog, wanneer ik inga op de

fraude, nog wat dieper op in. Dan zal ik daarover nog een aantal dingen vertellen.

Ik heb begrepen dat in de afgelopen periode door TLS wel zaken geconstateerd zijn. Ik kan overigens niet zien of dat dezelfde zijn als de zaken die door de journalist of door sommige fractiemedewerkers zijn gemeld. Daarbij is niet na een dag de pas afgesloten, omdat TLS wilde weten wie het waren en wat ze precies doen, omdat het een zaak werd voor het OM. Ik vind het sowieso heel belangrijk om in algemene zin te zeggen dat het uiteindelijk natuurlijk gewoon om een strafbaar feit gaat. Het is bijna net zoals met het illegaal kopiëren van dvd's en dergelijke. Het lijkt allemaal zo makkelijk, en het kan misschien wel, maar het gaat gewoon om een strafbaar feit. Je maakt gratis gebruik van het openbaar vervoer en je misleidt dan ook nog personen door net te doen alsof je wel betaald hebt. Dat is gewoon strafbaar. Dat je probeert om systemen te «challengen», daar kan ik me iets bij voorstellen, maar op het moment dat je anderen gaat uitlokken om er ook gebruik van te maken en er ook gebruik van maakt, is dat gewoon iets wat je niet zou moeten doen.

De heer **De Jong** (PVV): Ik wil nog een vraag over de handhaving stellen. De minister zegt dat het een strafbaar feit is. Sommigen hebben er inmiddels zicht op wie die strafbare feiten plegen. In 2008 was er een eenzame hacker die de chipkaart al een keer had gehackt. Het duurde weken en weken voordat die man werd gepakt, voordat tegen hem werd gezegd: wat u aan het doen bent, is niet goed; dat mag u nooit meer doen. Ik heb zojuist nog even op internet gekeken. Er is nu zelfs een website waarop chipkaarten die frauduleus opgeladen zijn, worden verkocht. Daar is nu een run op. Ik weet natuurlijk niet of dit echt waar is, maar ik heb het wel gezien. Ik zou wel eens willen weten wat er gebeurt als straks 10 000, 50 000 of misschien wel 100 000 mensen zo'n kaart hebben. Hoe zal dat gehandhaafd worden? Moeten daar extra mensen voor worden ingezet? Hoe ziet de minister dat voor zich?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb net de oplossing genoemd. De software moet op een aantal punten aangepast worden. Dat geldt voor alle punten waar gehandhaafd wordt, bijvoorbeeld de afleesapparatuur. Je moet de incheckpunten steeds meer sluiten. Je moet er in ieder geval voor zorgen dat iedereen na één dag geïdentificeerd kan worden en op de black list wordt gezet, zodat die persoon de volgende dag aangepakt kan worden. Dat betekent dan dat iemand elke dag een nieuwe kaart moet gaan kopen. Hij moet dus elke dag € 7,50 spenderen en die kaart vervolgens opnieuw opladen. Daarmee wordt het iets minder aantrekkelijk dan het eerst leek; daarmee is een grotere barrière opgeworpen.

Dat kost natuurlijk heel veel tijd, dat kost heel veel energie. Ik hoop en ik mag ervan uitgaan dat de gemiddelde Nederlander dat gewoon nog steeds niet gaat doen. Ik hecht er daarom ook aan om hier nogmaals te zeggen dat dit gewoon een strafbaar feit is. Op het moment dat je andere mensen ertoe aanzet om daaraan mee te doen, is het ook gewoon een strafbaar feit. Je moet ervoor zorgen dat je daar niet aan meedoet. Ik sluit mijn ogen er echter niet voor dat er toch mensen zullen zijn die het gaan proberen, maar met de huidige kaart, de strippenkaart, zijn er ook heel veel mogelijkheden om te frauderen, gratis of zwart te reizen en noem maar op. Wat dat betreft, zijn het vergelijkbare systemen waarbij ik ervan uitga dat de ov-chip in de toekomst juist veel minder risico's zal hebben dan het bestaande systeem.

De heer **Bashir** (SP): De minister zei net dat de nieuwe chipkaart vanaf eind 2011 productieklaar is. Dan is de vraag natuurlijk: ga je die dan snel en geforceerd invoeren of geleidelijk? Als je voor geleidelijk zou kiezen, betekent dit dat tot 2016 nog onveilige kaarten in omloop zijn. Dan zal

iedere hacker, huisvrouw of niet, zolang mogelijk proberen om met die oude kaart te reizen. Het lijkt me dus goed om hier vaart achter te zetten. Deelt de minister die mening?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik denk dat je moet bekijken hoe groot de problematiek is. De vervoersbedrijven moeten aan de hand daarvan bepalen of zij de nieuwe kaart heel snel willen invoeren of dat zij de problematiek overzichtelijk vinden. Er zit immers uiteindelijk een kostenplaatje aan als je de uitrol in één keer laat plaatsvinden en ov-kaarten moet terugnemen versus langzamerhand uitfaseren en alleen nog nieuwe kaarten verkopen waar dat mogelijk is. Ik zou me daar nu nog niet mee willen bemoeien. Dat hangt er even van af hoe ernstig de fraude zich gaat ontwikkelen. Vooralsnog, tot nu toe, is die dus zeer beperkt.

De heer **Bashir** (SP): Het lijkt mij duidelijk: op het moment dat die kaart gekraakt is en iedereen de software kan downloaden, zal dat ook snel gebeuren. Er zou een soort handel in kunnen ontstaan waarbij de gewone reiziger straks moet opdraaien voor al die kosten, temeer als je realiseert dat TLS er vier jaar over gedaan heeft om eindelijk die overstap te maken. Ik vind dat hier echt vaart achter gezet moet worden. Die overstap had allang moeten plaatsvinden. Dat is niet gebeurd. We kunnen nu niet nog eens vijf jaar gaan wachten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is altijd duidelijk geweest dat het een transitiefase zou zijn waarbij langzaam een migratie zou plaatsvinden. Er is dus geen sprake van een vertraging. Zo'n chipkaart die er nu komt, moet natuurlijk ook gewoon weer voldoen aan veel hogere eisen, ook al blijft het altijd spannend wat ermee te gebeuren staat. En of je de kaart in één keer moet omwisselen of niet, hangt een beetje af van het soort maatregelen dat TLS gaat nemen om dat beschermingsniveau te verhogen. Ik heb wel een paar dingen gehoord, maar ik ga hier niet alles vertellen. Dat is informatie die je liever niet deelt, maar ik zie wel in dat er mogelijkheden zijn om vrij snel weer gaten te dichten. Dan is het de vraag of je mensen verplicht over laat stappen van de ene naar de andere kant of dat je dat gewoon in een transitiefase doet.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister zegt dat we op dit moment niet weten hoe ernstig de fraude zich ontwikkelt. Zij zegt ook dat de reiziger niet de dupe mag worden. Het lijkt toch een beetje op dweilen met de kraan open. Ook over de migratie naar het nieuwe chipsysteem klinken verschillende geluiden. De minister zegt dat het volop in voorbereiding is terwijl TLS iets anders zegt. Dan zegt de minister: dat laat ik aan TLS. Mijn vraag is toch wel heel indringend. Wij hebben het hier over Trans Link Systems. Ik denk dat met name «Link» hier zo langzamerhand heel prominent wordt. Heeft TLS op dit moment de zaak onder controle, ook als het gaat om de implementatie van de nieuwe chip? De minister spreekt in dit verband over een paar maanden, maar dat is pas eind dit jaar. Er komen allerlei berichten bij iedereen binnen, via Twitter en dergelijke. Wij hebben nu op internet – en dat lijkt me een grap – de ov-chipkaarten discounter. Dat gaat zich natuurlijk in een razende vaart ontwikkelen, met een gigantisch domino-effect. Heeft TLS op dit moment de zaken onder controle? Dat wil ik echt weten, want het lijkt een beetje dweilen met de kraan open. Dat kunnen we natuurlijk niet laten gebeuren. Dat lijkt me gewoon echt veel te risicovol. Ik heb nog een aanvullende vraag. Heeft de minister overwogen om een aantal deskundige chipkrakers gewoon in dienst te nemen, zodat de volgende chip wel oké is?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Hackers zijn ook in dienst bij TLS, want TLS laat zich bij de ontwikkeling van de kaarten ook

door experts adviseren. Gevraagd is of TLS de zaken onder controle heeft. Het belangrijkste is dat de kaarten bij fraude worden geblokkeerd. Bij de punten waar TLS de fraude nog niet kan detecteren – de niet-incheckpunten – wordt nu bekeken wat er met ofwel de check-in ofwel de leesapparatuur ofwel de apparatuur die zich bij de kassa's bevindt, kan worden gedaan. Je kunt natuurlijk ook met je kaart terecht bij de kassa's. Je kunt zeggen «Ik heb er nu € 30 op staan; kunt u dat er weer afhalen, want zoveel had ik er helemaal niet op willen hebben» en vervolgens blijkt dat je dat helemaal niet had. Ook op al die plekken moet bekeken worden hoe dat het beste kan worden beschermd. TLS en de vervoerders hebben mij meegegeven dat, wat hun betreft, op dit moment de fraude overzichtelijk is. Zij denken op dit moment instrumenten in handen te hebben om de nu bekende fraude tegen te gaan. Zo zullen zij iedere keer weer moeten handelen om ervoor te zorgen dat de fraude zoveel mogelijk wordt tegengegaan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Mijn vraag is of de minister kan garanderen dat men bij TLS de zaak onder controle heeft. Ik doel daarbij op de fraude die nu weer plaatsvindt. Ik heb dat nog niet uit haar mond vernomen. Dat lijkt me toch wel belangrijk.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij herhaal ik keer op keer wat TLS en de vervoerders mij meegeven. TLS is niet het bedrijf van de Staat, TLS is een bedrijf van de vervoerders. Ik heb hun gevraagd, naar aanleiding van de discussie over het wel of niet handhaven van de strippenkaart, of zij nu zo'n groot probleem hebben dat ik erover moet nadenken om die strippenkaart nog wat langer aan te houden. Vervolgens hebben zij onmiddellijk gezegd: nee, wij zien het probleem als hanteerbaar, wij zijn bezig om nieuwe systemen tegen de inbraak in het leven te roepen, wij hebben die achtervang van het ministerie niet nodig.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Maar u voert toch de regie, minister?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee, dat is echt iets heel anders. U vraagt mij keer op keer wat TLS mij aangeeft en dat geef ik keer op keer weer.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik stel het op prijs dat de minister hier klip-en-klaar uitspreekt dat er sprake is van een strafbaar feit en dat dit gewoon niet mag. We doen hier een beetje lacherig over en dit kan, zoals mevrouw Van Gent aangaf, in een stroomversnelling terecht komen. Daarom is het van belang om dit hardop te blijven uitspreken. De minister zei tegen ons dat het Openbaar Ministerie nu bezig is om mensen op te sporen die zich hieraan schuldig maken, want dat is de taak van het OM. Ik neem aan dat dit verder gaat dan de mensen die hiermee zijn begonnen en de SP-medewerker en dat dit ook een heel duidelijk signaal is naar de samenleving, in de zin van: als je hier nu in meegaat, kun je – misschien wel binnen korte tijd – echt problemen krijgen. Is dit zo? Heeft dit nu prioriteit bij het Openbaar Ministerie? En weet de minister welke straffen uiteindelijk op dit soort overtredingen staan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee, ik weet niet welke straffen daar nu op staan. Ik weet wel dat de kaart bij fraude wordt geblokkeerd. Net als bij diefstal wordt ook niet bij elke fraude overgegaan tot strafvervolgning. Tot nu toe is er slechts twee keer voor gekozen om kaarten niet direct te blokkeren maar te volgen om erachter te komen hoe het zit met de fraudeurs. Er is ook twee keer aangifte gedaan bij het OM. Als zich grootschalige fraude gaat voordoen, moeten wij natuurlijk opschalen. Daar moet ik het dan met mijn collega van Veiligheid en

Justitie over hebben. Natuurlijk zullen, zoals altijd het geval is bij dit soort dingen, niet alle gevallen worden vervolgd, maar het is zeker mogelijk om te vervolgen. Dat dit in het verleden is gelukt, ook bij een fraudeur met een anonieme kaart, wordt bewezen door de veroordeling eind 2010 van een man uit Leiden, die had gefraudeerd met een anonieme kaart en die is opgepakt. Die mogelijkheden zijn er dus wel. Die persoon in Leiden heeft een taakstraf gekregen van 60 uur. Ik denk dat het aan een andere commissie is om te bekijken of dit in een goede verhouding staat tot andere straffen die in Nederland gegeven worden.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik dank de minister voor dit antwoord. Juist om te voorkomen dat dit nu een soort volkssport gaat worden, is het van belang dat ...

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zeg het in de camera: 60 uur taakstraf!

De heer **Slob** (ChristenUnie): Het is van belang dat u hieraan prioriteit geeft en dat u uiteraard zo snel mogelijk verder gaat met het andere traject om ervoor te zorgen dat er een andere chip komt, zodat dit probleem in ieder geval getackeld is.

De **voorzitter**: Ja, zegt de minister.

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij hebben een debat met deze minister. Wat is haar oordeel? Vindt zij het overzichtelijk? Sommige bedrijven zijn heel tevreden als het in slechts 1% van de gevallen fout gaat, maar bij 900 miljoen transacties hebben wij het over 9 miljoen keer. Dat zijn heel wat taakstraffen. Daarvoor kunnen wij met elkaar leuke klussen verzinnen, maar gaat het om 10 000 mensen, 100 000 mensen of 5 mensen? Heeft de minister daar zicht op?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dit is ook voor mij natuurlijk heel moeilijk. Die vraag is de afgelopen avond en ochtend heel vaak door mijn hoofd gegaan. Het kan zo zijn dat het tot nu toe heel weinig voorkomt omdat het complex is, ook al is nu zo'n beetje voorgeschoteld hoe het moet. Daarnaast zullen heel veel mensen zeggen dat zij zich hier niet aan wagen. Dat is terecht, want dit is iets wat je niet behoort te doen. Het is echter moeilijk om te zien wat dit uitlokt, zeker als het een soort sport wordt om hier iets mee te doen. Ik weet dit dus niet. Ik weet wel dat ook met de strippenkaart veel gefraudeerd werd en wordt, omdat dat helemaal makkelijk is. Bij zo'n papiertje is het nog een stuk makkelijker dan bij een kaart, want met een beetje nagellak kun je al voordelig of gratis reizen. In de trein is dit ingewikkeld.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Zo gaat de ene tip na de andere over tafel!

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is de vraag of dit het interessantst is. Het belangrijkste is of de reiziger de dupe kan zijn van ingrepen door anderen, die zijn saldo kunnen afboeken. Daar heb ik geen enkel signaal van. Is de reiziger de dupe omdat iemand zijn gegevens kan misbruiken? Ook daar heb ik geen enkel signaal van. Dat is voor mij van groot belang, want als dat zo zou zijn, moeten wij daarnaar kijken. Dan heb je het immers over de bescherming van de privacy van personen. Een tweede punt is: kunnen de partijen die namens ons dit openbaar vervoer regelen, een goede businesscase draaien? Met andere woorden: durven zij het aan of niet? Zij durven het aan. Zij denken dat zij met de

ov-chipkaart blijer zijn dan met de strippenkaart. Mijn rol als minister is vooral om te bekijken of de reiziger of de belastingbetaler in het gedrang komt.

De **voorzitter**: Misschien hadden wij beter kunnen afspreken dat u eerst de beantwoording zou afronden, maar ik ben al begonnen met het toestaan van interrupties.

De heer **Monasch** (PvdA): Het gaat in dit spoeddebat natuurlijk om de uiteindelijke afweging die de minister maakt. Zij vat het antwoord van Trans Link Systems en de ov-bedrijven samen, maar de vraag is natuurlijk of zij die conclusie in politieke zin deelt. Neemt zij de politieke verantwoordelijkheid voor bijvoorbeeld de invoering van de ov-chipkaart volgende week in Zuid-Holland?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De volgende stap die ik wilde maken, was de belastingbetaler. Dat is mijn volgende bijdrage en dan komt mijn overweging. Ik heb nagedacht over de vraag of ik voor de zekerheid de strippenkaart nog achter de hand moet houden; je weet het maar nooit en als het uit de hand loopt, heb je dan ten minste nog een alternatief systeem. Het signaal daarvan is echter dat dat net zo slecht is of net zo goed. Dan blijft de vraag over wat het kost om twee systemen in de lucht te houden. Dat is voor mij het essentiële punt. Het gaat echt om grof geld, ongeveer 30 mln. per jaar. Om precies te zijn: 22 mln. voor Vervoerbewijzen Nederland – de organisatie die achter de strippenkaarten zit – en 7,5 mln. voor de WROOV (Werkgroep Reizigers Omvang en Omvang Verkopen), die de opbrengsten verdeelt over alle partijen die gebruikmaken van de strippenkaart. Misschien is het nog iets meer, omdat er natuurlijk steeds minder gebruik van wordt gemaakt, waardoor de exploitatie relatief duurder wordt. Als het aanhouden van een achtervang 30 mln. per jaar kost, terwijl wij eigenlijk allemaal een ov-chipkaart wilden omdat het zo handig was om met één kaart overal in te kunnen en terwijl je nooit met 100% zekerheid kunt zeggen dat de volgende generatie kaarten niet te kraken is, is het besluit voor mij op een gegeven moment helder. Het leek misschien zinnig, maar het heeft eigenlijk geen zin. Het biedt geen oplossing voor het probleem. De oplossing van het probleem ligt veel meer in: hoe zorg je ervoor dat je iedere keer weer vooruitloopt op degenen die zo'n kaart willen kraken? Het lijkt dus een oplossing, maar is het niet. Wat mij betreft, moeten wij de strippenkaart dus niet willen aanhouden.

Daarnaast is er ook nog mijn bestuurlijke verantwoordelijkheid, want ik heb met de provincies afgesproken onder welke voorwaarden zij die kaart mochten afschaffen. Zij voldoen aan al die voorwaarden. Ik moest op dit punt sommige vragen nog beantwoorden. Er lag bijvoorbeeld nog een vraag van de heer Monasch over de stabiliteit van het systeem, maar zij voldoen aan al die voorwaarden. Ook de reizigersorganisaties hebben aangegeven dat zij hiermee akkoord gaan. Ik zou bestuurlijk dus de verkeerde kant op gaan als ik nu ineens om andere redenen zou zeggen: dat doe ik niet. Die twee zaken hebben er bij mij toe geleid dat de strippenkaart wat mij betreft op 3 februari wordt «uitgezet» voor de provincie Zuid-Holland en voor Haaglanden.

De **voorzitter**: Ook gelet op de stapel vragen die er nog ligt – er zijn heel veel vragen gesteld en er worden bij interruptie steeds vragen gesteld die vooruitlopen op de beantwoording – stel ik nu toch voor dat de minister nu eerst alle vragen beantwoordt. Alle woordvoerders hebben immers al een interruptie gepleegd, soms gevolgd door vervolgininterrupties. Eén woordvoerder is er al helemaal doorheen.



**Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:** Er zijn nog een paar vragen over fraude. Dan ga ik naar het uitzetten van NVB, de nieuwe chip, de commissie-Meijdam en eventuele losse overige vragen. Wanneer heeft TLS de fraude gemeld bij het ministerie? De kaart is van TLS en de vervoerders. Zij hebben dit niet bij mij gemeld. Dat hoeven zij ook niet te doen. Zij hebben het vrijdag wel bij het OM gemeld, maar niet specifiek bij het ministerie. Dat de kaart te kraken was, hadden zij natuurlijk al een hele tijd geleden gemeld. Daarom zitten wij met elkaar in een transitiefase naar een nieuwe kaart, maar deze specifieke gevallen hebben zij niet tussentijds gemeld en dat hoefde ook niet.

Dit hangt een beetje samen met de vraag van de heer Monasch of wij op de hoogte waren van het kunnen plegen van deze fraude. Bij de publicatie in PC Active in november 2010 heeft TLS opnieuw aan mij aangegeven dat al in 2008 duidelijk was dat het plegen van fraude toegankelijker zou worden. In 2007 is de kaart gekraakt. Dat is nu niet anders. Het wordt alleen steeds toegankelijker voor een steeds groter aantal mensen. Dat is het meest zorgelijke punt. Daarom is de migratie ingezet. Helaas duurt die nog eventjes, omdat ook dat soort trajecten – het kunnen toetsen en testen van een nieuwe chip – best lang duurt.

Kan de kaart binnen 24 uur worden geblokkeerd? TLS heeft aangegeven dat een gefraudeerde kaart binnen maximaal 36 uur kan worden geblokkeerd. Binnen 24 uur vindt de constatering plaats en binnen 8 uur wordt de kaart op de zwarte lijst geplaatst. Vervolgens kan de betrokkene worden opgepakt.

Ik heb al gezegd dat ik geen exact inzicht heb in de fraude en dat dat ook niet te krijgen is. Wie draait op voor de kosten van de maatregel? Dat zijn TLS en de vervoerders, want zij dragen samen de kosten. Niet alleen TLS maar ook de vervoerders die niet in TLS participeren, moeten meebetalen en dragen medeverantwoordelijkheid voor de nieuwe chip. Dat is van belang. Verder worden de kosten natuurlijk daar gemaakt waar gefraudeerd wordt. Dat slaat op alle vervoerders neer.

Is er op het punt van de fraude een verschil tussen de NS en de andere ov-bedrijven? Ik heb daar geen gegevens over. De gemiddelde ritprijs bij de NS is hoger, waardoor de NS uiteindelijk dus wel meer risico loopt. Tegelijkertijd heeft de NS nog heel veel «open gebieden», waar je zo naar binnen kunt lopen. Dat is ook een eigen risico van de NS. Dat geldt ook voor andere vormen van reizen. Ik denk dus dat de NS mogelijk gevoeliger is voor fraude dan de andere partijen. Bij het stads- en streekvervoer is het de vraag of de moeite en de kosten opwegen tegen de opbrengst. Als je iedere dag een nieuwe kaart van € 7,50 moet aanschaffen, is de rit waarschijnlijk niet de moeite waard. Het zal zich dus wat meer concentreren op de langere treinreizen.

Dan het uitzetten van NVB. Er is, onder andere door de PVV-fractie, gevraagd of het uitzetten van NVB niet 2,4 mln. duurder wordt. Het zou toch kostenneutraal zijn? Eigenlijk is de vraag: wat betekent dit bericht? Wij hebben alles laten controleren door de commissie-Kist, die heeft aangegeven dat de overgang van «strip» naar «chip» in zowel de provincie Zuid-Holland als in Haaglanden kostenneutraal voor de reiziger plaatsvindt. De getallen die de consumentenorganisatie ROVER noemt, lees ik niet in het rapport. De commissie-Kist heeft niet naar een selectie gekeken, maar naar alle reizen. Zij gaat ervan uit dat de reizigers de goedkoopste manier van reizen kiezen. Dat hebben wij ook altijd als uitgangspunt gebruikt. Het zou dus kunnen dat de consumentenorganisaties tot hun conclusie zijn gekomen door uit te gaan van duurdere vormen van reizen of van een bepaalde selectie, maar wij hebben met elkaar van tevoren in de Kamer afgesproken aan welke spelregels dit zou moeten voldoen. Als het daaraan voldoet, wordt het «kostenneutraal» genoemd. De Kamer kan inzicht krijgen in de gegevens die wij daarover hebben om dit eventueel te kunnen controleren, als daarover nog vragen bestaan.

Een andere door ons gestelde voorwaarde is dat de kaart stabiel zou moeten zijn. De heer Monasch vraagt mij terecht of ik deze ov-chipkaart beoordeel als «stabiel». Ten aanzien van de stabiliteit van het systeem wordt in de daarvoor gekozen definitie met name gekeken naar het aantal incomplete transacties en foutmeldingen. Die mogen slechts een klein deel van het totaal bedragen. Het percentage incomplete transacties vertoont een dalende trend en ligt binnen de bandbreedte van de percentages die aan de orde waren ten tijde van het besluit om NVB in Rotterdam en Amsterdam uit te zetten. Soms zie je in de zomer nog lichte fluctuaties, maar in algemene zin zie je een dalende trend. Op basis van de definities die wij toen hadden, beoordelen wij de ov-chipkaart dus als «stabiel». Er is dus voldaan aan die eis.

Over de nieuwe chip en het overstappen naar die chip heb ik al het een en ander gezegd. De vragen daarover zijn al voldoende aan de orde geweest. Er was een specifieke vraag van de ChristenUnie-fractie over de commissie-Meijdam: hoe zit het met de «single check-in» en de «single check-out»? Die komen terug in mei, bij het advies van de commissie-Meijdam. Wij hebben die dus echt onmiddellijk opgepakt. Naar aanleiding van de discussie die hier heeft plaatsgevonden, is ook gezegd dat de commissie-Meijdam hierover moet adviseren. Dit punt komt dus terug. De heer Haverkamp vroeg om niet te lang te wachten met die resultaten. Ik zal ervoor zorgen dat de resultaten zo snel mogelijk naar de Kamer komen, zodat wij daarover nog voor de zomer kunnen discussiëren. Mevrouw Van Gent vroeg of het mogelijk is om de «check-in» voor 09.00 uur nog eens te bespreken naar aanleiding van mijn antwoord, waarmee zij niet tevreden is. Het probleem is dat de ov-chipkaart en het papieren treinkaartje op dit punt eigenlijk hetzelfde zijn. Voor beide geldt immers: als je voor 09.00 uur vertrekt, betaalt de reiziger voor de gehele reis het volledige tarief.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb dit echt al tien keer gevraagd. Je gaat met de trein van 9.02 uur of 9.01 uur, maar je moet voor die tijd inchecken om op het goede perron en bij de goede trein te komen. Dit betekent dat je dan met de ov-chipkaart geen korting krijgt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dan heb ik dat verkeerd begrepen in de discussie met mijn voorganger. Ik kom hierop terug. Ik hoor trouwens net dat je 08.55 uur mag inchecken en dat het dan klopt, maar ik kom hierop terug. Ik denk dat ik de meeste vragen heb beantwoord. Ik vind het heel vervelend dat de ov-chipkaart opnieuw en zo grootschalig te kraken is. Met «grootschalig» bedoel ik dat het kraken makkelijk toegankelijk is voor een breder publiek. Ik heb de bestuurlijke afweging gemaakt wat dit betekent voor het systeem en of wij hierdoor op dit moment niet verder zouden moeten willen met de ov-chipkaart als enige betaalmiddel voor het openbaar vervoer in Zuid-Holland en Haaglanden. Ik heb gekeken naar het alternatief, de strippenkaart, en ben van mening dat die net zo te misbruiken is als een ov-chipkaart. Nogmaals: niemand zou deze middelen moeten willen misbruiken, want dat is gewoon strafbaar. Zuid-Holland en Haaglanden voldoen aan alle eisen die wij hebben gesteld. De belangenorganisaties, ook de belangenorganisatie die nu dit persbericht heeft gemaakt, hebben toen geen bezwaar gemaakt en hebben aangegeven dat zij akkoord gaan met het afschaffen en uitschakelen van de strippenkaart. Er is voor mij dus geen reden om niet per 3 februari de strippenkaart uit te schakelen.

De **voorzitter**: Ik ga ervan uit dat de Kamer behoefte heeft aan een tweede termijn voor de punten die zijn blijven liggen. Er is al veel gezegd en er zijn al veel vragen beantwoord. Ik geef iedereen twee minuten,

zonder interrupties. Anders overschrijden wij de geplande tijd, terwijl het VAO in de plenaire zaal al is aangekondigd.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik vind het goed, maar ik had al vrij lang mijn vinger omhoog. Toen stelde u voor dat ik eerst naar de minister zou luisteren totdat zij klaar zou zijn met de beantwoording. Nu moet ik alles in de tweede termijn doen. Dat is goed, maar ...

De **voorzitter**: Als ik u de gelegenheid geef, weet ik dat iedereen aan bod wil komen. Dan gaat de tijd echt glijden en dan kan ik u geen twee minuten meer geven.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik dank de minister allereerst voor de beantwoording van de vragen. Ik heb heel goed naar de minister geluisterd, maar ik blijf erbij dat de strippenkaart in Zuid-Holland en in Haaglanden behouden moet worden. Er is de minister gevraagd hoeveel mensen de chipkaart in de regio's gebruiken. Zij kon daar geen cijfers over geven. Als wij de mensen in Zuid-Holland nu verplichten om de chipkaart te gebruiken, moeten minstens 100 000 mensen de ov-chipkaart in gebruik nemen. Het gevolg daarvan zou natuurlijk zijn dat honderdduizend extra onveilige kaarten in omloop komen die op termijn weer vervangen moeten worden. Dat leidt weer tot extra kosten voor andere reizigers. Ik vind dat het nu genoeg is geweest. Zolang de nieuwe, veilige kaart niet beschikbaar is, moeten wij niet verplicht overschakelen naar de ov-chipkaart.

Ik had een vraag gesteld over het bedrijf achter de ov-chipkaart. Dat bedrijf is op dit moment 100% privaat, maar alle risico's worden gedekt door de overheden. In feite dragen wij dus alle financiële risico's van het falende, schimmige bv'tje dat in stand blijft en dat blijft falen, maar hebben wij weinig te zeggen. Het is nu echt genoeg geweest. Het zou een goede zaak zijn als dat bv'tje wordt opgeheven en als de verantwoordelijkheden bij het ministerie zelf worden gelegd. Ik wijs erop dat verschillende fracties in de Amsterdamse gemeenteraad vandaag hetzelfde voorstel hebben gedaan. Het wordt dus steeds moeilijker voor TLS om in stand te blijven, want op deze manier worden alleen maar extra onveilige kaarten in gebruik genomen, met als gevolg dat straks nog meer mensen een onveilige kaart in handen hebben.

Ik heb twee vragen gesteld die niet beantwoord zijn, ten eerste over «open source». Is het niet beter om de kennis van de «hackers' community» juist te gebruiken in plaats van dat de hackers straks weer aan de slag gaan om de nieuwe kruiswoordpuzzel op te lossen? Ik heb er ook op gewezen dat de reizigersorganisatie ROVER heeft aangedrongen op het opschorten van het verplichten van de ov-chipkaart. Wat is de reactie van de minister daarop? Nu luistert zij eenzijdig naar de vervoersbedrijven en veel te weinig naar de reizigersorganisaties en de reizigers.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Ondanks de beantwoording door de minister blijft het voor ons een groot punt van zorg dat wij op dit moment heel slecht kunnen overzien wat de consequenties zijn van wat er gehackt is. Je kunt uitgaan van allerlei doemscenario's of van heel positieve scenario's, maar desondanks zeggen de ov-bedrijven in Zuid-Holland en de minister dat invoering op dit moment het verstandigst is. Daar zou ik best in willen meegaan, maar ik blijf met een groot probleem zitten: wat zijn de kosten van die operatie? Dat is het grote probleem, want gelet op alles wat nu via de website wordt aangegeven, kan het misgaan. Begrijp mij goed: ik begon met de opmerking dat dit gewoon fraude is en dat dit hard moet worden aangepakt. Daar mag geen misverstand over bestaan, maar wat dat betreft, kan de muziekindustrie ons misschien nog heel wat leren over wat ooit betaald moest worden en wat uiteindelijk gratis was. Ik wil niet zeggen dat dit een opmaat is naar gratis openbaar vervoer – ga

mij niet verkeerd quoten – maar het is niet gezegd dat wij alleen met die uitspraak dit kunnen tegenhouden. Daarom wil ik, ondanks alle vergeefse pogingen van mijn collega Verhoeven, toch nog een poging wagen. Uiteindelijk betaalt de reiziger of de belastingbetaler de rekening. Als de minister mij kan laten zien dat dit niet zo is, weet zij mij een heel stuk naar haar toe te halen, maar het is net zoals bij verzekeringsfraude: wij betalen als verzekerden met elkaar de fraude die door anderen wordt gepleegd. Dat is een vervelende uitwas van solidariteit. Ik kan het op dit moment nog steeds niet anders zien dan dat in dit systeem de belastingbetaler of de reiziger die rekening gaat betalen. Mijn vraag aan de minister is: kan die rekening op een andere manier neergelegd worden bij de ov-bedrijven, bijvoorbeeld in hun ramingen van hun winsten die aan de aandeelhouders zouden worden uitgekeerd? Kunnen we daar harde afspraken over maken? Nogmaals, ik vind het buitengewoon vervelend voor Zuid-Holland dat het op dit moment valt. Misschien zit er ook nog wel enige coincidentie in, maar dat laat ik aan degenen over die dit gehackt hebben. Omdat we aan de vooravond staan van een groot-schalige invoering van de ov-chipkaart in een van de grootste provincies in Nederland blijft die vraag toch heel pregnant. Ik hoor daar graag meer over van de minister.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar beantwoording, maar het moet mij wel van het hart dat er kraak noch smaak aan zit. We horen weer sussende woorden. Ik was er al een beetje bang voor, want in de brief die wij hebben gekregen is dat ook al zo: «ik ga er niet over» of «het valt wel mee» of «het gaat eigenlijk best goed». Maar als ik de minister de indringende vraag stel of TLS de zaak wel onder controle heeft, krijg ik een ontwijkend antwoord. Dat vind ik niet erg prettig, want ik heb het idee dat de zaak op z'n minst wordt onderschat. De minister zegt dat de reizigersorganisaties akkoord gaan met het al dan niet uitschakelen van de strippenkaart in Zuid-Holland en Haaglanden, maar eigenlijk is dat ook niet waar. De reizigersorganisaties, onder andere ROVER, geven aan dat de ov-chipkaart reizen in Zuid-Holland 2,4 mln. duurder maakt voor specifieke groepen in het openbaar vervoer. Dat is compleet in strijd met de afspraak dat het kaartje voor de reiziger gemiddeld niet duurder wordt. Daar moet de minister een oplossing voor vinden. Zo niet, dan vind ik dat onaanvaardbaar. Ik heb in eerste termijn gezegd «don't shoot the messenger». Degenen die deze systemen kraken hebben natuurlijk een punt, want zij geven glashelder aan dat het systeem niet veilig en te gemakkelijk te kraken is. Natuurlijk ben ik er vervolgens ook niet voor dat ermee gefraudeerd wordt, maar het geeft wel aan dat deze kaart zo lek is als een mandje. Of de minister dat nu wel of niet precies zo gezegd heeft, doet er niet toe. Het is wel zo uitgezonden, dus ik adviseer de minister om die beelden nog eens goed te bekijken. Wij willen niet dat de strippenkaart afgeschaft wordt in Zuid-Holland. Straks bij het VAO komt mijn fractie daar nog op terug.

Mijn laatste opmerking betreft het chippen of afstempelen voor negen uur. Als je vroeger van Groningen naar Amsterdam ging en je vertrok om vijf voor negen, kon je tot Haren een kaartje kopen voor de volledige prijs en vanaf Haren tot Amsterdam een kaartje met korting. Dat kan nu niet meer, want je moet één keer inchecken en vervolgens de volledige poel betalen voor de reis. Dat kan toch niet de bedoeling zijn? Gaat de minister dat, niet alleen voor de Groningers maar ook voor de rest van Nederland oplossen?

De **voorzitter**: U bent klaar?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ja.

De **voorzitter**: Goed, heel mooi.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Je zou ook kunnen zeggen: ik ben er klaar mee.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording. Zij was heel duidelijk. Zij heeft gezegd dat TLS geen staatsbedrijf is en dat TLS het probleem hanteerbaar vindt. Dat is hetzelfde als «onder controle». Zij heeft ook gezegd dat TLS en de vervoerders opdraaien voor de kosten. Ik concludeer daaruit dat de vrees dat er sprake zal zijn van communicerende vaten, waarbij de reiziger betaalt of anders automatisch de belastingbetaler, niet helemaal terecht is. Er is immers een buffer tussen die twee communicerende vaten, namelijk TLS ofwel de vervoersbedrijven. Die pakken een deel van de problemen. Als zij het niet onder controle hebben, komen de problemen vanzelf op hen af. Zij hebben namelijk minder inkomsten op het moment dat er meer gefraudeerd wordt. In die zin ben ik gerustgesteld. Kan de minister toezeggen dat zij TLS ook op die manier naar de materie laat kijken? Kan zij de boodschap aan TLS doorgeven dat dit van hun exploitatiewinst of eigen vermogen af gaat? Wij willen graag dat de reiziger en de belastingbetaler op die manier maximaal gespaard worden.

Ik meen dat het naast elkaar hanteren van twee systemen minstens zo duur zal uitpakken. We moeten echt een keuze maken. Volgens mij hebben we die keuze al een tijd geleden gemaakt en moeten we nu de uitwerking in de juiste finesses zien te krijgen. Wij vinden dat de ov-chipkaart gewoon moet worden ingevoerd in Zuid-Holland op 3 februari met de verdere uitrol en dat fraudeurs moeten worden aangepakt. Nogmaals, TLS moet de meeste pijn pakken op het moment dat er meer gefraudeerd wordt.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ook van mijn kant dank aan de minister voor de beantwoording van de vele vragen. Uit haar beantwoording blijkt gevoel voor wat er op dit moment gebeurt. Het is inderdaad ernstig. Aan de andere kant toont zij ook nuchterheid in de afwegingen die we moeten maken. Ik denk zeker dat we moeten oppassen voor allerlei paniecreacties waardoor het eigenlijke probleem niet wordt aangepakt. Ook de kosten zullen daardoor niet verminderen. Het zullen er waarschijnlijk meer zijn als we twee systemen nog langer overeind houden. De fractie van de ChristenUnie steunt de lijn om op 3 februari in Zuid-Holland en dus ook in Haaglanden door te zetten wat we van plan waren. Ik hoop dat de minister de fraudeurs aanpakt en dat zij onverminderd doorgaat met de eerder gemaakte afspraak over de migratie. Daar bestond onduidelijkheid over door berichtgeving in de pers, die vooral van TLS vandaan kwam.

Ik ben iets minder tevreden over het antwoord van de minister over de single check-in/check-out. Zij zegt dat dit punt terugkomt in mei naar aanleiding van het advies van de commissie-Meijdam. Al twee jaar lang vraagt de Kamer om dit gewoon te regelen, maar er worden geen knopen doorgehakt. Dat leidt tot allerlei spanningen tussen vervoerders. Dat geldt met name in de contacten tussen de NS en andere vervoerders. Het kan toch niet zo zijn dat mensen met het regionaal vervoer naar een hoofdstation gaan en dat zij dan eerst even naar buiten moeten om opnieuw met hun kaart langs een apparaat te gaan om dan met de NS verder te kunnen of andersom. Dus er moet echt iets gebeuren. Ik ga ervan uit dat we in mei geen uitgebreid advies krijgen over wat wel en niet zou kunnen, maar dat er gewoon knopen zijn doorgehakt.

Dat geldt ook voor de buurtbussen: gewoon nu een keer doorpakken. Je moet ook met een ov-chipkaart gewoon in de buurtbus kunnen stappen. Ik verzoek de minister daarover afspraken te maken met de decentrale overheden en vervoerders.

Tot slot de informatie van ROVER over de kostenontwikkeling. Ik geloof de minister als zij zegt dat de informatie van de commissie-Kist klopt. Die informatie zou ik wel graag willen zien, zoals de minister heeft aangeboden.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Het zit me eigenlijk toch niet lekker. Het is mij niet volstrekt duidelijk – en het is ook lastig, dat begrijp ik wel – of de fraude nu echt volledig kan worden aangepakt. Ik had, nadat ik gisteravond en vanochtend met deskundigen heb gebeld, de indruk dat illegaal uploaden in ieder geval gedetecteerd zou kunnen worden en dat de kaarten binnen 24 uur geblokkeerd zouden worden, dat de illegale check-in bij de gemeentebedrijven en de regionale bedrijven zou kunnen worden opgespoord en dat alleen de NS een probleem heeft. In dat geval moet de NS zich maar aan de rest aanpassen. Als dat zo is, zou het overzienbaar en beheersbaar zijn.

Dan Zuid-Holland. Ik begrijp dat het gratis reizen voor blinden en slechtzienden in ieder geval voorlopig in Zuid-Holland goed is geregeld. Dat is de meest kwetsbare groep. Als het daarvoor goed is geregeld, is onze grootste zorg over gebruikers weg. Met betrekking tot de hogere kosten heb ik begrepen dat alleen een los kaartje iets duurder is. Dat is misschien die Duitser die Scheveningen bezoekt. De VVD ligt er niet wakker van als die een paar dubbeltjes meer betaalt.

Dan de vraag of we in Zuid-Holland wel of niet doorgaan. Ik wijs erop dat het doorgaan met de strippenkaart niet betekent dat het frauderen met de ov-chipkaart minder wordt. Dat gebeurt toch wel. Dus je lost het probleem daar niet mee op. We houden dubbele kosten. Met de strippenkaart wordt ook veel gefraudeerd. Ik denk dat het verstandig is dat de minister de regie wil houden, ook al heeft een ander de bevoegdheid. Uiteindelijk zal het de reiziger waarschijnlijk het meeste geld besparen als we de overstap in Zuid-Holland en in Haaglanden de komende week wel maken. De SP heeft moord en brand geschreeuwd dat in Rotterdam alles mis zou gaan, maar daar gaat het nu goed met de ov-chipkaart. De SP heeft ook over Amsterdam moord en brand geschreeuwd. Daar is het ook goed gegaan.

De heer **Bashir** (SP): Het gaat geweldig met de ov-chipkaart!

De heer **Aptroot** (VVD): Het gaat niet goed, maar dat komt doordat er fraudeurs zijn, onder andere bij de SP.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar beantwoording. Het zit me toch niet lekker wat er in Zuid-Holland volgende week staat te gebeuren, als ik de minister mag geloven, namelijk dat men daar overgaat op de ov-chipkaart. Ik verzoek de minister nogmaals om dat te voorkomen. Zij zou moeten zeggen: zo lang ik het niet voor elkaar krijg om de ov-chipkaart veilig te maken, zal ik die overstap al helemaal niet maken. De PVV vraagt dus ook: behoud voor heel Nederland overall gewoon de strippenkaart en zorg ervoor dat de ov-chipkaart veilig wordt.

Ik heb zojuist een nieuwsbericht uitgereikt, waarin staat dat de ov-chipkaart reizen in Zuid-Holland 2,4 mln. duurder maakt voor de reizigers. Ik ga dat uitzoeken. Ik wil weten hoe ROVER daarbij komt, want het zit me niet lekker. Ik hoop dat de minister haar best zal doen om de Kamer ervan te overtuigen dat reizen niet duurder wordt met de ov-chipkaart, maar ik heb er een hard hoofd in.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Ook ik dank de minister voor de beantwoording en voor haar duidelijke stellingname dat de fraude strafbaar is. Het is gewoon diefstal. De volgende vraag is hoe we daarmee omgaan. We hebben nu geconstateerd dat er niet voor 100% veiligheid is. Er wordt wat badinerend gedaan over mijn ICT-kwaliteiten. Gelukkig heeft



een aantal mensen al aangeboden om mij een cursus te geven. Zo zal het ook een aantal andere mensen vergaan.

Met het oog op het migratietraject vraag ik de minister of zij de vinger aan de pols houdt. Het maakt natuurlijk een hoop uit of het om tien, honderd of misschien straks miljoenen transacties gaat.

Vandaag staat ook centraal het afschaffen van de strippenkaart in Zuid-Holland. Anders dan mijn collega van de PVV vind ik dat we wel enorm veel informatie hebben gekregen. We hebben al een heel traject met elkaar afgelopen. Er ligt een dikke rapportage van de commissie-Kist, waarin ook vervoersbelangenorganisaties zich geroerd hebben. Ik vind dat we op basis van die stukken een besluit moeten nemen, tenzij de minister naar aanleiding van het uitgereikte artikel afstand neemt van de bevindingen van de commissie-Kist. We stoppen de fraude niet met het in stand houden van de strippenkaart. Het in stand houden van de strippenkaart kost wel 30 mln. Het is ook de vraag of het kan. Beste minister, we hebben een afspraak gemaakt over dit traject met de provincie Zuid-Holland. Als wij nu in onze wijsheid besluiten om de strippenkaart in stand te houden, hebt u dan a. de macht om dat op basis van een Kamermotie waar te maken of zegt u b.: dat kan niet, er liggen contracten en zij hebben zich aan de spelregels gehouden, dus welke motie u ook indient, ik heb die macht niet. Bestaat het risico dat de Staat opgezadeld wordt met een rekening van 30 mln. voor het in stand houden van de strippenkaart? Als dat zo is, verzoek ik de mensen die overwegen een motie hierover in te dienen, aan te geven waar zij de dekking daarvoor vinden.

De **voorzitter**: De minister kan meteen antwoorden, dus ik geef haar het woord..

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. De heer Bashir heeft gevraagd om hoeveel chipkaarten het ging in 2007. Toen waren er 2,5 miljoen in omloop, in 2008 waren dat er 3,9 miljoen en in 2009 6,9 miljoen. Als je er niet voor kiest om alles per onmiddellijk om te vormen, maakt het niet uit hoeveel er al in omloop waren. Het aantal transacties in het ov is jaarlijks 900 miljoen. Dat is een gigantisch aantal. Als je dan bedenkt hoeveel van die transacties frauduleuze handelingen zijn, is het misschien wat gemakkelijker in te schatten hoeveel dat er op het totaal zijn.

Er is nog gevraagd of ik bereid ben om met Viziris, de CG-Raad en ROVER aan tafel te gaan zitten om knelpunten op te lossen. In het Landelijk Consumentenoverleg dat wij voeren, zitten we met al deze partijen aan tafel om de problemen op te lossen. Voor de Viziriskaart is dat gelukkig ook al gebeurd. Die gesprekken zullen uiteraard worden voortgezet, ook in de toekomst als er problemen zijn rond de ov-chipkaart.

Mij is gevraagd naar het bericht over ROVER en de 2,4 mln. Ik ging ervan uit dat ik de heer De Jong daarover al uitvoerig beantwoord heb, maar dat heeft niet iedereen blijkbaar even goed meegekregen. De commissie-Kist hanteert definities voor het kostenneutraal omzetten van het systeem voor de reiziger. Het getal dat de consumentenorganisatie ROVER noemt, de 2,4 mln., komt niet voor in het rapport van de commissie-Kist. De commissie-Kist kijkt naar alle reizen en niet naar een selectie daaruit. Zij kijkt naar de goedkoopste manier van reizen. Dat is van tevoren zo afgesproken. Het is mogelijk dat ROVER een selectie heeft gemaakt en dat dit niet de goedkoopste reizen zijn. Daardoor kan er sprake zijn van een afwijking. Dat kan ik nu niet bewijzen. Ik heb alleen een krantenartikel. Ik heb de Kamer toegezegd dat zij de cijfers van de commissie-Kist in mag zien. Daarmee kan zij haar controlerende rol waarmaken. De commissie-Kist zegt dat het kostenneutraal is conform de definities die wij van tevoren met elkaar hebben afgesproken. Daar houd ik me aan. Opgemerkt is dat we helemaal niet geluisterd hebben naar ROVER. Dat is vreemd, want ROVER maakt deel uit van het regionaal consumenten-

overleg in Zuid-Holland en Haaglanden. ROVER heeft ingestemd met het laten vervallen van de kaart. Ik kan er moeilijk wat mee dat er in een keer een andere opleving komt. Wij hebben de procedures netjes gevolgd. Naar aanleiding van de vraag of ik kan toezeggen dat er op buurtbussen ook met de ov-chipkaart kan worden gereisd, wijs ik erop dat die verantwoordelijkheid bij de decentrale overheden ligt. Ik kan daar niets over toezeggen, maar ik zal de decentrale overheden wel vragen of zij dat mogelijk willen maken.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Dat is al door minister Eurlings toegezegd. We wachten nog op een antwoord.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dan zal ik dat laten uitzoeken.

Mevrouw Van Gent vroeg of ik de ov-chipkaart «zo lek als een mandje» heb genoemd. Ik heb zo-even al uitgelegd dat ik een vraag van een journalist heb herhaald, die mij vroeg of ik het met de heer Bashir eens was dat het systeem zo lek als een mandje is. Zo is het gegaan. Ik zou u nooit verkeerd willen voorlichten, mevrouw Van Gent.

Dan is er gevraagd naar de financiering. Als er problemen zijn met de kaart komen de kosten voor rekening van de vervoersorganisaties. Dat betekent dat zij moeten interen op eventuele winsten of andere buffers. Zij mogen dat niet zo maar doorrekenen in de tarieven. Ik heb al eerder gezegd dat wij als overheden de mogelijkheid hebben om die tarieven tegen het licht te houden. Tariefstijgingen moeten niet hoger zijn dan de normale tariefstijging die wij verantwoord vinden.

Vervolgens is gesproken over de single check-in/check-out. Dat is een beetje hetzelfde verhaal als bij de buurtbussen. Excuses dat mijn geheugen niet verder reikt, maar ik zal mij verdiepen in de debatten van de afgelopen twee jaar om daar actief op te kunnen sturen.

Er is een vraag gesteld over de 30 mln. Het kost inderdaad 30 mln. extra als je twee systemen naast elkaar in de lucht wilt houden. Dat lijkt mij absoluut onwenselijk. Ik kan als minister besluiten om de strippenkaart niet af te schaffen. Dat is mijn recht als minister. Maar aangezien ik daarmee de spelregels schaad die we hebben afgesproken met de decentrale overheden, zou het mij niet verbazen als zij – en zeker de vervoersbedrijven – bij mij op de stoep staan met een claim of een klacht. Een van de vervoersbedrijven heeft al gezegd dat het forse financiële consequenties heeft als de Kamer de vervoersbedrijven dwingt om meerdere systemen in stand te houden. Zij vinden het onterecht als die eenzijdig aan hun kant komen te liggen. Ook dat zal dan een risico zijn. Bijna tot slot merk ik op dat het algoritme van de nieuwe chip SmartMX is. Dat is publiek en dus open source.

Tot slot vroeg mevrouw Van Gent naar de incheck voor negenen. Ik heb net via de NS bevestigd gekregen dat je vanaf 08.55 uur kunt inchecken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het spijt me, maar dan is het probleem nog niet opgelost. Stel dat je om 08.45 uur weggaat van Groningen naar Amsterdam, dan zou je anders tot Assen een kaartje kunnen kopen zonder korting en daarna met korting.

De heer **Haverkamp** (CDA): Met alle respect: als je korting krijgt na negen uur, moet je toch ook na negen uur vertrekken?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nee, zonder flauwekul. Ik hoor de heren wel loeien naast mij, maar die zitten natuurlijk nooit in de trein.

De heer **Haverkamp** (CDA): Mevrouw Van Gent, het idee van korting na negenen, is dat je na negenen in de trein gaat zitten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Wellicht zitten de heren nooit in de trein, maar op die lange reizen was het tot nu toe gewoon mogelijk ...

De heer **Aptroot** (VVD): Ik wilde de vorige avond al gaan. Dat mocht ook niet voor het lage tarief.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Kunt u hier de orde bewaren? Voor de invoering van de ov-chipkaart was het mogelijk om in de loop van je reis alsnog die korting te incasseren. Het is niet de bedoeling dat met het introduceren van de ov-chipkaart de reis duurder wordt. Dat is hier wel het geval. Ik wil daar echt opheldering over, want het is in strijd met eerdere toezeggingen aan de Kamer.

De **voorzitter**: Even een punt van orde. Mevrouw Van Gent, ik neem u echt kwalijk dat u niet wacht tot ik u het woord heb gegeven. U begint te brullen, neemt dan de heren kwalijk dat zij ook beginnen te brullen. Het onderwerp staat niet expliciet op de agenda. Het is een heel aardige vraag. Ik geef de minister nog een keer de gelegenheid ...

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter.

De **voorzitter**: ... Ik wil nu graag de minister het woord geven en niet u, mevrouw Van Gent!

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Reizigers konden twee papieren kaartjes kopen als ze hun reis voor negen uur begonnen en na negen uur beëindigden, eentje voor negen uur zonder korting en eentje na negen uur met korting. Zo voordelig is dat echter niet. Als je twee kaartjes koopt, betaal je twee keer het opstaptarief en betaal je de duurdere eerste kilometers. Het is de vraag of dat per definitie voordeliger is dan het huidige systeem, waarbij je die hele rit in een keer betaalt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): U begrijpt mij gewoon niet.

De **voorzitter**: Ik denk dat de minister u goed begrijpt. Zij heeft geantwoord.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter, u bent toch wel neutraal, hoop ik.

De **voorzitter**: Ik meen dat de minister hiermee alle vragen heeft beantwoord. Ik ga ervan uit dat de heer Bashir zijn belofte gestand doet dat er een VAO komt. Dat VAO is gepland om 17.15 uur. Er zijn twee toezeggingen gedaan. De minister doet de Kamer het rapport van de commissie-Meijdam zo snel mogelijk na 1 mei 2011 toekomen. Ten tweede doet de minister de Kamer de onderbouwing van de commissie-Kist voor het positieve oordeel over de kostenneutraliteit van de invoering van de ov-chipkaart in Zuid-Holland toekomen.