

Vergaderjaar 2010–2011

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 433**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 18 april 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu<sup>1</sup> heeft op 17 maart 2011 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 14 maart 2011 over de Vierde Voortgangsbrieff Aanvalsplan ov-chipkaart (23 645, nr. 418);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 25 februari 2011 over fraude met de ov-chipkaart (23 645, nr. 415);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 8 maart 2011 over de FENS-rapportage 3e kwartaal 2010 (29 984, nr. 260). Noot: alleen het onderdeel Electronic Ticketing (ET) en Beheerste Toegang Stations (BTS) zal tijdens dit algemeen overleg aan de orde zijn. Voor de behandeling van de onderdelen Kwaliteitsverbetering Stations (KVS) en Infrastructuur is deze brief geagendeerd voor het algemeen overleg Spoor d.d. 16 maart 2011.**

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), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ouweland (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), Leegte (VVD) en Van der Werf (CDA)

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

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

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

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

De **voorzitter**: Wij hebben vandaag overleggen met handicaps. Gisteren hadden wij ook al handicaps en vanmiddag is er om drie uur waarschijnlijk een stemming tussendoor. Dit algemeen overleg is maar gepland tot half vier, zodat het agendatechnisch allemaal ongelukkig valt. Ik heet de minister, de ambtelijke ondersteuning en het publiek welkom. Ik stel vier minuten spreektijd voor en geef de gelegenheid tot het plegen van één interruptie. Ik waarschuw als men op drie minuten zit.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Voor ons ligt de vierde voortgangsbrief over het aanvalsplan ov-chipkaart. Deze minister kan uiteraard niets meer aan deze daadkrachtige naam doen, maar ik vind hem ondertussen wel hilarisch worden. Het lijkt namelijk steeds meer een verdedigingsplan voor een falende kaart.

Geen van de voorgangers van deze minister heeft enige grip willen hebben op deze zwalkende ov-chipkaart, met het bekende excuus van «ik ga er niet over, het is decentraal beleid». Het is dan ook tijd om eens rustig naar de belanghebbenden te luisteren die eigenlijk allemaal eensgezind lijken te zijn. Op dit moment constateren ROVER, de Maatschappij Voor Beter OV, de Chronisch zieken en Gehandicapten Raad Nederland, het Platform Verstandelijk Gehandicapten, de ouderenbond, de ANWB, het College bescherming persoonsgegevens (CBP)en, als belangrijkste, de reiziger grote problemen met het overhaast opdringen van deze ov-chipkaart. Hoeveel signalen moeten wij nog krijgen voordat we beseffen dat wij pas op de plaats moeten maken en deze kaart niet verder moeten opdringen?

Dan kom ik bij het onderzoek naar fraude dat de minister zelf heeft laten doen. Begrijp ik goed dat dit onderzoek is uitgevoerd door TLS (Trans Link Systems)? Heeft TLS een oordeel mogen vellen over zijn eigen product en over de gevolgen van zijn eigen nalatigheid door veel te lang door te gaan met een verouderde chip? Ook hierom moet ik natuurlijk lachen. Uiteraard is het onderzoek wel getoetst door PricewaterhouseCoopers, dat echter alleen toegang had tot de gegevens die TLS, de grootste belanghebbende van de chipkaart, zelf heeft verstrekt. Ik vraag de minister of het klopt wat ik zojuist allemaal heb gezegd.

Ook valt mij op dat de minister in de brief over fraude aan de Kamer meldt dat de strippenkaart 10 mln. per jaar kost, terwijl de fraude 9 mln. kan bedragen. Het is dan ook nog steeds geen goed idee om de strippenkaart af te schaffen. Stel dat de fraude wat groter wordt of uit de hand gaat lopen, dan zijn wij veel te laat. Daarom moet er eerst een veiligere kaart komen, zodat de reiziger niet gedwongen maar verleid wordt om de ov-chipkaart te gaan gebruiken.

Namens de SP-fractie stel ik voor om eens te luisteren naar de storm aan kritiek uit het land en te wachten met het verplichten van deze ov-chipkaart, totdat de commissie-Meijdam eindelijk klaar is met haar eindbeeldstudie. Wij wachten al heel lang op enige vorm van visie op de ov-chipkaart. Die paar maanden tot mei 2011 kunnen wij dan ook nog wel even wachten. Ik roep de minister op om in geen enkele regio meer toestemming te verlenen om de strippenkaart te verbieden, totdat de commissie-Meijdam klaar is met haar eindbeeldstudie en totdat de regiegroep en de consumentenorganisaties positief zijn over deze kaart.

Tot die tijd wachten wij dus; zodra de commissie met een voorstel is gekomen, kan de Kamer dat in de Kamer beoordelen.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Met grote verbazing heeft de PVV kennisgenomen van de bevindingen van TLS en de in onze ogen zinloze bespiegelingen van PricewaterhouseCoopers, dat zich in zijn oordeel totaal op de woorden van TLS baseert. Nota bene, TLS is het bedrijf dat verantwoordelijk is voor de ellende met die vreselijke ov-chipkaart. Toch heb ik er nog een paar puntjes bij. Ik begin met de zogenaamde thuis-incheckvariant. TLS geeft nu openlijk toe dat fraude ontraceerbaar en eenvoudig uit te voeren is; de pakkans is dus nihil. Volgens een rekensommetje van TLS zullen 750 kaarten per maand op deze manier worden gebruikt. TLS zegt ondertussen ook dat in het ongunstigste geval zo'n 10% van de mensen bereid is tot het plegen van fraude. Hoe staan die 750 kaarten per maand in verhouding tot die 10% fraudebereidheid? In de media lezen wij dat inmiddels een miljoen treinreizigers de ov-chipkaart geactiveerd heeft. Het blijft nattevingerwerk, maar volgens ons zijn in potentie zo'n 100 000 reizigers bereid om fraude te plegen. Ik vraag de minister of dat zo is. Zo ja, is er dan sprake van beheersbare fraude? Wanneer is er sprake van beheersbare fraude?

Daarbij komt ook nog eens de nieuwe ontwikkeling van mobiele telefoontjes, die ingebouwde RFID-functionaliteit bezitten, waardoor het slechts een kwestie van tijd is voordat je met een app op je telefoon onderweg volledig ontraceerbaar zelf kan in- en uitchecken. Is dit gegeven meegenomen in de berekeningen van TLS of laat TLS wederom zien dat het totaal geen vooruitstrevende blik heeft, waardoor wij telkens weer achter de feiten aanlopen?

De PVV wil graag weten wat het kost als de Kamer zou besluiten dat de fraude helemaal niet meer beheersbaar is en dat er totaal geen vertrouwen en draagvlak voor de ov-chipkaart zijn. Wat zou de minister doen als de voorgeschotelde oplossingen niet afdoende en/of peperduur zijn? Laten wij, om de reiziger meer kosten te besparen, een grote rode streep door het hele project zetten. Vandaar dat wij de minister vragen om een onafhankelijke kosten-batenanalyse, waarin de kosten voor de verschillende opties helder uiteen worden gezet. De opties zijn: op de huidige manier doormodderen, versneld overstappen op een nieuwe chip of zelfs de ov-chipkaart afschaffen.

Gisteren heb ik mij al uitgelaten over de poortjes, die een uitkomst zouden moeten bieden tegen fraude en voor meer veiligheid moeten zorgen. Deze peperdure poortjes zijn nog lang niet op alle stations geïnstalleerd, kosten honderden miljoenen en staan de gehele dag wagenwijd open. De poortjes bieden dan ook geen oplossing voor de thuis-incheckfraude. Dat is voor ons ook een reden om te zeggen: stop gewoon met die poortjes. Op dit moment is het gewoon weggegooid geld. Dat geld kun je beter aan het reizigersgemak besteden, dat wil zeggen: behoud het papieren treinkaartje en de strippenkaart. Uit een peiling van De Telegraaf blijkt dat 75% voor behoud van de strippenkaart is. Het draagvlak voor behoud van het papieren treinkaartje is vermoedelijk nog groter. Bovendien blijkt uit een peiling van reizigersorganisatie ROVER dat 75% van de mensen ondervindt dat reizen met de ov-chipkaart duurder wordt.

Dit is niet alleen de gemeten ervaring van mensen. Ook in een brief die ROVER op 2 maart jl. aan deze commissie stuurde, wordt alleen al voor de regio's Haaglanden en Zuid-Holland een prijsstijging voor de reiziger geconstateerd van 2,4 mln. per jaar als zij overstappen van strippenkaart naar ov-chipkaart. De minister kan nu natuurlijk zeggen: wij bekijken het vanuit het oogpunt van de ov-bedrijven. Die moeten het allemaal gaan betalen. Wij bekijken het voornamelijk vanuit de reiziger, die gewoon duurder uit is met de ov-chipkaart. En dat was niet de bedoeling. Ons is jarenlang voorgehouden dat het niet duurder zou worden, maar dat wordt het wel. Kortom: weer een gebroken belofte. De PVV heeft altijd gezegd

dat de ov-chipkaart er nooit had mogen komen. Laten we alsjeblieft – dat is een wens van vele reizigers – de strippenkaart behouden.

De heer **Aptroot** (VVD): Beseft de heer De Jong van de PVV dat zijn voorstel om de ov-chipkaart weer af te schaffen, heel veel reizigers enorm kwaad maakt? Afgelopen week was ik op werkbezoek in Rotterdam. Ik ben er met de RandstadRail heen gegaan. Ik heb er in de metro en de tram gezeten en met reizigers gesproken. Iedereen is heel blij dat het ingewikkelde gedoe met al die zones voorbij is. Wil de heer De Jong al die miljoenen Nederlanders, die met plezier met de ov-chipkaart reizen, dat echt afnemen? Het overgrote deel blijkt namelijk zeer tevreden te zijn.

De heer **De Jong** (PVV): Ik weet dat de VVD voor die vreselijke ov-chipkaart is. Wij hebben jarenlang gezegd dat die kaart een onding is. Dat hoor je ook als je met de trein reist. Dat doe ik zeer regelmatig, namelijk iedere dag. Dan hoor je om je heen dat dit ding er nooit had moeten komen. Er zijn helemaal geen objectieve cijfers en er is helemaal geen onafhankelijk onderzoek gedaan waaruit blijkt hoeveel mensen echt tevreden zijn met de ov-chipkaart. Ik heb overigens niet gezegd dat ik pleit voor het afschaffen van de ov-chipkaart. Wel vraag ik om een goede, onafhankelijke kosten-batenanalyse, waarin de vraag wordt meegenomen: hoeveel kost het als we doormodderen? Het heeft ons al een miljard of meer gekost. Het gaat ons nog honderden miljoenen kosten. Het kost klauwen vol geld; daar zit de reiziger niet op te wachten. Als je dan al een cijfer eruit moet pakken, zou je kunnen bekijken hoeveel reizigers voor behoud van de strippenkaart zijn: 75% en meer wil de strippenkaart behouden. Wij zijn dus tegen het verplicht stellen van de ov-chipkaart.

De heer **Aptroot** (VVD): In Trans Link Systems is wel veel geld, ruim 100 mln., geïnvesteerd, maar dat miljard klopt niet. Heeft de heer De Jong niet kennisgenomen van al die onderzoeksrapporten, te beginnen in de regio Rotterdam, waaruit blijkt dat het merendeel van de reiziger blij is met de ov-chipkaart en er niet van af wil?

De heer **De Jong** (PVV): Nogmaals: wij vragen de minister om een onafhankelijk overzicht van de kosten. Ik vraag de heer Aptroot de berekeningen en de gemaakte kosten eens goed te bekijken. Als je namelijk alle tot nog toe gemaakte kosten voor dat onding bij elkaar neemt, kom je absoluut op een miljard uit.

De heer **Verhoeven** (D66): Normaal gesproken is de PVV-fractie niet zo voor onafhankelijkheid, maar nu wel. Als dat onafhankelijke onderzoek er zou komen – ik kan het mij bijna niet voorstellen, want het is al tien keer uitgevoerd – zou de heer De Jong dan ook volledig instemmen met de uitkomsten? Of is het dan ineens weer een subjectief, niet goed uitgevoerd onderzoek? Kortom: de heer De Jong vraagt iets. Als hij het krijgt, neemt hij dan ook genoegen met de uitkomsten?

De heer **De Jong** (PVV): Als je het land ingaat en je oren en ogen goed openzet, hoor je gewoon dat de mensen niet tevreden zijn met de ov-chipkaart. Dat ding is hun opgedrongen, het wordt ze verplicht; dat willen de mensen helemaal niet. De mensen willen gewoon weten waaraan zij toe zijn als zij reizen. Ze willen er niet achterkomen dat ze met de strippenkaart goedkoper uit zijn dan als ze met de ov-chipkaart reizen. Het is namelijk duurder met de ov-chipkaart en dat willen de mensen niet. Ik wil het volgende, en dat is ook jarenlang door de PVV bepleit: stop met het verplicht stellen van de ov-chipkaart; de minister moet op pad om een kosten-batenanalyse te laten maken waarin dit alles breed wordt meegenomen.

De heer **Verhoeven** (D66): Vindt de heer De Jong een wandelingetje op straat, of hier en daar een blik in het land, een onafhankelijk onderzoek? Mij lijkt dat namelijk flauwekul.

De heer **De Jong** (PVV): In tegenstelling tot D66 vindt de PVV luisteren naar de mensen in het land ontzettend belangrijk, absoluut.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. De heer De Jong geeft terecht aan dat voor een groot aantal mensen de introductie van de ov-chipkaart zal betekenen dat ze meer geld zullen moeten betalen, omdat de fraude zal afnemen. De mensen die vroeger grijs reden en makkelijk konden frauderen met de strippenkaart, zullen nu moeten gaan betalen. Dat is wat ons betreft winst. Buschauffeurs in bijvoorbeeld de regio Almere vragen ook om zo snel mogelijke invoering van de chipkaart en om het contante geld uit de bus te halen; dat bevordert de veiligheid van die chauffeurs. Een stad als Rotterdam is zeer enthousiast over de ov-chipkaart, omdat de sociale veiligheid daardoor is toegenomen. Wie af en toe in het openbaar vervoer zit en met de mensen spreekt die letterlijk en figuurlijk de klappen opvangen, weet dat ze het fijn vinden dat de chipkaart er komt. Wij zijn dus ook voor invoer, maar wel volgens de duidelijke voorwaarden die wij met elkaar hebben afgesproken: afspraak is afspraak.

Ik dank de minister voor alle rapportages die wij ondertussen hebben mogen ontvangen, want het is niet de eerste keer dat wij over dit onderwerp spreken. Mensen die in het weekeinde wat vrije tijd over hebben, raad ik dan ook aan om alle rapportages van de afgelopen jaren eens goed door te lezen. Dan zullen zij zien dat wij een groot aantal dingen met elkaar hebben afgesproken, waardoor wij langzamerhand de «tick in the box» kunnen zetten en over kunnen gaan tot het afschaffen van de strippenkaart. Wat ons betreft is dat heel verstandig. Maatwerk blijft echter wel nodig; wij krijgen natuurlijk ook brieven van mensen voor wie de overgang net iets te snel komt. In de rapportage van de minister staat dat bij mensen met een gezichtsbeperking naar maatwerk wordt gekeken. Ook hebben wij een brief gekregen van ouders met een autistisch kind, die vragen of er ook rekening kan worden gehouden met de bijzondere situatie van hun kind. Uit de brief blijkt ook dat de minister dat overleg aangaat; zij heeft een aantal stappen genoemd. De CDA-fractie vraagt de minister om heel duidelijk de vinger aan de pols te houden. Dat maatwerk zou ook voor mensen in de regio Limburg moeten gelden. Het is voor mensen in de grensstreek namelijk niet mogelijk om aan de aan de andere kant van de grens een persoonlijke kaart te bestellen, en omgekeerd schijnen zij met hun bankpas weer niet een gewone kaart te kunnen kopen, althans: dat kregen wij uit de regio Limburg te horen. Ik vraag de minister dus om hierop te reageren. De ANWB vraagt aandacht voor het aantal incomplete transacties. Ik neem aan dat dit ook de aandacht van de minister heeft.

Ten aanzien van de «roze chipknip» ligt er een aardig initiatief van een aantal collega's van mij. Alleen, mijn fractie zit er nog even mee wat nu precies de rol en de verantwoordelijkheid van de Kamer is. Moet dit soort arrangementen afgesproken worden tussen de regio's met de vervoerders of heeft de Kamer hierbij ook een rol? Als die rol er is, moeten wij bijvoorbeeld meer geld gaan geven. Op het moment dat wij namelijk iemand dwingen om korting te geven aan een specifieke doelgroep, kan ik mij voorstellen dat de gedeerde inkomsten uiteindelijk ook gecompenseerd moeten worden. Graag krijg ik daar helderheid over. Op zich is het echter een sympathiek idee.

De heer **De Jong** (PVV): Hoe komt de heer Haverkamp er in hemelsnaam bij dat de ov-chipkaart ook maar iets zou bijdragen aan een veiliger ov? De poortjes, die honderden miljoenen hebben gekost, staan wagenwijd open. Iedereen die dat wil, kan blijven zwartrijden; allerlei gajes kan daar dus

gewoon gebruik van maken. Volgens de heer Haverkamp is er ook sprake van minder fraude. Het is bekend dat er een fraudepotentieel van 10% is onder de mensen. Het zijn overigens wel TLS-cijfertjes, die je dus met een korreltje zout moet nemen; dat moet dus vele malen meer zijn. Bij een miljoen ov-chipkaarten gaat het dan om 100 000 mensen. Hoe komt de heer Haverkamp er dan bij dat er sprake zou zijn van minder fraude? Ook is het gewoon een onding. Is hij het daarmee eens?

De heer **Haverkamp** (CDA): Dat was een vrij lange interruptie. De heer De Jong refereert aan 10% fraudepotentieel onder de mensen. Ik denk dat van die 10% die eventueel de behoefte heeft om te gaan frauderen, niet iedereen in staat zal zijn om daadwerkelijk te frauderen. Frauderen met een ov-chipkaart is namelijk een stuk lastiger dan frauderen met een strippenkaart. Het fraudepercentage bij de strippenkaart lag op 40. Wat dat betreft zeg ik: dan neemt het sowieso al af. Gelukkig is de fraude met de ov-chipkaart nog vele malen minder dan we accepteren in het bankverkeer. We hebben recentelijk de analyse kunnen zien van de Nederlandse Vereniging van Banken rond het internetbankieren. Daar gaan we vrij ontspannen mee om als samenleving. Er is gesproken over de poortjes. Wij gaan nu naar de fase toe waarin de poortjes gesloten worden. Wat ons betreft, gaan die poortjes zo snel mogelijk dicht. Als de poortjes eenmaal dicht zijn, zul je zien dat mensen alleen met een geldig vervoerbewijs gebruikmaken van het openbaar vervoer. Dat spreekt de vervoerders ook zo aan in dit plan. Ik refereerde al aan de buschauffeurs in de omgeving van Almere – een toch niet onbelangrijke plek voor de PVV – die zeggen: alsjeblieft, haal het contant geld uit de bus. Ik hoop dat ik hiermee de heer De Jong heb overtuigd van de zegeningen van de ov-chipkaart.

De heer **De Jong** (PVV): Ik wil eventjes inhaken op het laatste. Wat er in Almere aan de hand is, is dat allerlei tuig...

De **voorzitter**: Ik wil een korte vraag horen.

De heer **De Jong** (PVV): Er zit allemaal tuig in die bussen. Die buschauffeur voelt zich door de politiek vaak in de steek gelaten en die voelt zich bij de PVV in Almere goed thuis. De PVV zegt namelijk: je moet niet dat geld uit die bus halen, maar je moet ervoor zorgen dat er meer boa's en meer agenten worden ingeschakeld, zodat die gasten die voor onrust zorgen, worden gepakt. Is de heer Haverkamp het met mij eens dat niet het weghalen van geld uit de bus, maar meer veiligheid door middel van boa's de oplossing is in de bussen?

De heer **Haverkamp** (CDA): De heer De Jong refereerde aan het feit dat het misschien verstandig is om naar mensen te luisteren. Dat doen wij als CDA-fractie. De buschauffeurs hebben heel duidelijk aangegeven dat wat hun betreft het contant geld uit de bus moet worden gehaald. Ergo, zij zijn voor invoering van de chipkaart. Ik heb ook al gezegd dat de fraude afneemt. Dat betekent dat er meer mensen gaan betalen. Dan komt er dus meer geld in het openbaar vervoer en is er meer geld voor de sociale veiligheid. Wat dat betreft, is het dus een win-winsituatie. Ik denk dat de heer De Jong nu ook overtuigd is van het nut van de invoering van de ov-chipkaart.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik ben blij dat we zo'n openhartige inkijk in de gedoogcoalitie krijgen. Ik vind dat interessant. Ik heb een paar punten, want we hebben niet heel veel tijd. Ik wil beginnen met de fraude. De minister stuurt ons een mooiweerbrieftje over de fraude met de ov-chipkaart. Het kwam op mij over als selectief winkelen uit een tamelijk kritisch rapport van PricewaterhouseCoopers. Ik



zal de lichtpuntjes die de minister signaleert niet herhalen, maar er zijn echt wel een paar pittige kanttekeningen te maken. Pricewaterhouse-Coopers constateert bijvoorbeeld fijntjes dat TLS zelf niet eens weet hoe groot de fraude is, omdat men dat simpelweg niet kan detecteren, en dat de schattingen bovendien momentopnamen zijn. Dan denk ik: het zijn ook heel fraudegevoelige uitgangspunten die je dan neemt, en dan zegt dat niet zo veel. Er bestaat ook onduidelijkheid over die 9 mln., of hoeveel mln. het ook is, en over het aantal mensen dat gebruik heeft gemaakt van de kastjes die een paar maanden geleden opeens zo populair waren. Ook dat weet men dus helemaal niet precies. Waar zijn dan die conclusies op gebaseerd? Waarom speelt de minister mooi weer, terwijl zij ook wel weet dat er wel degelijk iets aan de hand is? Kan zij nu niet wat inhoudelijker reageren op de pittige kanttekeningen in het rapport van Pricewaterhouse-Coopers?

Ik kom te spreken over de kosten van de fraudebestrijding. Dat is ook zo'n punt. Ook daar wordt een beetje dubbel over gedaan. Niet duidelijk wordt hoeveel dat nu precies kost en hoe dat allemaal gaat. Men is gewoon niet in staat om de omvang van de fraude precies te achterhalen, met name rond die nep-incheck. Wij zijn niet tegen de ov-chipkaart, integendeel. Maar je moet niet de oude schoenen weggooien voordat de nieuwe zijn ingelopen. Zolang de problemen daarmee nog aardig groot zijn, moet je het gewoon eerst nog beter in de markt zetten voordat je definitief die strippenkaart afschaft. Het is immers niet alleen fraude, het is ook de gemiddelde prijs en, het vergeten uit te checken. Ik ga dus niet mee in het chagrijn van de heer De Jong rondom de chipkaart, maar ik zie nog wel wat kritische punten.

Ik kom te spreken over Zuid-Holland en Haaglanden. Ik zal het maar eerlijk zeggen: ik kwalificeer de capriolen van de minister om tot het predicaat kostenneutraal te komen als een rekentruc. Reizigers die gewoon met hun blauwe of roze strippenkaart reisden, gaan er namelijk op achteruit. De commissie-Kist geeft dat ruiterlijk toe. Het bedrag dat zij erop toeleggen, wordt weggepoetst door de aanname dat minder incidentele reizigers een los kaartje gaan kopen. Maar daar hebben de reguliere reizigers niets aan. Die zijn gewoon flink duurder uit. De commissie-Kist gaat ervan uit dat 75% van de kopers van een wagonkaartje een chipkaart zal aanschaffen. Waar wordt dat eigenlijk op gebaseerd? Kortom, ik wil hier gewoon een betere berekening, want dit is creatief boekhouden.

Ik wil ten slotte samen met mijn collega Aptroot aandacht vragen voor de zogenaamde roze chipkaart. Wij willen dat mensen die nu gebruikmaken van de roze strippenkaart, waarmee ze 40% korting krijgen bij het stads- en streekvervoer, een anonieme ov-chipkaart kunnen krijgen in de kleur roze, zodat zij anoniem met korting kunnen blijven reizen in het stads- en streekvervoer. Ik wil daarbij ook aandacht vragen voor kinderen, gezinnen en de schoolkaarten. Ik heb de doelgroepen en de problemen op papier gezet. Dat zal ik ook aan de minister en mijn collega's geven. Ik wil ook alvast aandacht vragen voor het zogenaamde railrunnertje. Dat is een korting die je kunt krijgen als je met kinderen met de trein reist. Ik wil wel gegarandeerd hebben dat het railrunnertje niet de dupe wordt van de invoering van de ov-chip in de trein. Dat zou ik echt heel slecht vinden.

De **voorzitter**: Dat was uw laatste punt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nee, ik heb nog een kort punt. Ik wil nog het volgende weten. Als je voor 9 uur vertrekt voor een reis van Groningen naar Den Haag, dan kun je na Assen wel gebruikmaken van korting, omdat het dan inmiddels na 9 uur is. Ik wil dat dit ook gewoon in de ov-chip geregeld wordt. Ik weet dat het systeem daarop aan te passen is. Daar wordt gewoon steeds moeilijk over gedaan. Ik wil graag opheldering van de minister.

Voorzitter. Ik geef nu via u de minister en de collega's mijn mininotitie over de ov-chipkaart en de doelgroepen.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Dat waren net vier maximinuten! De ov-chipkaart kan dit jaar in al het regionale openbaar vervoer worden gebruikt. NS is trager – ik zou zeggen «weer» – want die is pas eind volgend jaar zover.

Er zijn nog enkele problemen die ik even zal nalopen. De sterabonementen kunnen nog niet «verchipt» worden. De oplossing is dat de papieren abonnementen voorlopig nog gelden. Dat is geen definitieve oplossing, maar wij stemmen daarmee in.

De VVD tilt eigenlijk het zwaarst aan de problemen voor de visueel gehandicapten. Wij vinden dat er in Rotterdam met de Vizirispas een goede voorlopige oplossing is gevonden. Wij gaan akkoord met het feit dat visueel gehandicapten met een Vizirispas voor het lage bedrag van € 10 per maand met het openbaar vervoer kunnen reizen. Wij vinden dat een goede oplossing. Het is prima dat die Vizirispas geldt totdat er een definitieve oplossing is.

Het derde probleem heeft te maken met de privacy. Het College bescherming persoonsgegevens is een handavingsprocedure gestart. Dat is prima, want wij vinden het echt niet kunnen dat reisgegevens op persoonsniveau lang bewaard blijven. Er is een motie van de VVD en het CDA in de Kamer aangenomen, waarin wordt gevraagd om een veel kortere bewaartermijn. Wat ons betreft, mogen de gegevens maximaal enkele maanden bewaard blijven. De minister heeft gezegd dat zij dat moet bespreken met de vervoersbedrijven, het bedrijfsleven en de Belastingdienst. Wij wachten nog op een reactie op die motie, want wij willen niet dat persoonsgegevens over het reisgedrag lang bewaard blijven.

Ik kom te spreken over het dubbele opstaptarief en het enkelvoudig in- en uitchecken. Dat is nog niet opgelost, maar we begrijpen dat de commissie-Meijdam binnenkort met een rapportage daarover komt. Wij zien graag dat hier haast mee wordt gemaakt.

Wij vragen de minister om de fraude met de ov-chipkaart hard te laten aanpakken. Wij willen dat er aangifte wordt gedaan van elk fraudegeval dat gedetecteerd wordt. Dat zal in het begin ontzettend veel werk zijn, maar dat is een waarschuwing voor iedereen dat wij fraude niet accepteren. Wat ons betreft, moet er sprake zijn van een harde lik-op-stukaanpak. Wij zijn het wel met de minister eens dat met het aanhouden van de strippenkaart dit probleem niet wordt opgelost. Alleen een harde aanpak werkt.

Met GroenLinks zijn wij voor de ouderenkorting op een aparte ov-chipkaart. En laat die dan ook maar roze zijn, net zoals er een roze strippenkaart was. Ik zou zeggen: geef de ov-chipkaart voor de jongeren dan een oranje kleurtje. Dat vindt de VVD leuk. Maar als de SGP in dit overleg aanwezig was geweest, waren ze waarschijnlijk ook voor die kleur geweest. Als dit soort nieuwe kaarten er komt, zouden mensen wel zonder extra betaling de oude ov-chipkaart moeten kunnen omruilen.

De conclusie is wat ons betreft de volgende. De ov-chipkaart wordt al heel veel gebruikt. Het overgrote deel van de reizigers is uitermate tevreden. Voor een paar problemen zijn nu tijdelijke oplossingen gevonden. Wij vinden wel dat de minister en de commissie-Meijdam hard moeten doorwerken om voor definitieve oplossingen te zorgen. Wij gaan akkoord met het schema in de vierde voortgangsrapportage. Volgens dat schema wordt dit jaar in heel Nederland de ov-chipkaart ingevoerd en dus de strippenkaart afgeschaft. Als je de redenering van bijvoorbeeld de PVV zou volgen, dan moeten we ook de bankpassen afschaffen en allemaal teruggaan naar het contante geld. Ook met de bankpas is er immers af en toe een probleem.



De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. De ov-chipkaart is net een boemerang. Hij keer elke keer weer terug op de agenda. Dan gaat het weer over de wijze van invoeren, dan gaat het weer over de fraude en de risico's en dan gaat het over de maatregelen en de kosten. Wij kijken vandaag vooruit naar de juiste vervolgstappen, want wij willen graag een goede ov-chipkaart die op een goede manier is ingevoerd.

Met de rapporten van TLS en het CBP is, wat D66 betreft, althans voorlopig de fraudezaak afgedaan. De kaart is kraakbaar, maar er zijn zo veel dingen kraakbaar en de schade is te overzien. En belangrijker nog: de schade is beheersbaar. Het probleem ligt bij de vervoerders. Daar heb ik vorige keer ook al op gewezen. Het probleem ligt niet bij de reizigers. Ook TLS schrijft dat het feitelijke risico niet bij de reiziger ligt. Dat is, wat ons betreft, het belangrijkste punt.

D66 wil geen twee systemen naast elkaar hanteren. Dat kost gewoon geld. Strip en chip betekenen gewoon dubbele kosten. Zo simpel is het. Van dat geld kunnen we, wat ons betreft, dan nog beter als allerlaatste optie die sprintertoiletten kopen. Wij wachten overigens nog op de dekking van de motie-Monasch. Heeft de minister al een claim ontvangen van de provincie Zuid-Holland en gaat ze dat geld dan ook betalen? Het gaat echter niet alleen om geld, het gaat ook om duidelijkheid. Er moet duidelijkheid zijn voor ouderen en gehandicapten. Moeten zij nu voor de nieuwe ov-chipkaart kiezen, voor de oude strippenkaart of voor de roze ov-chipkaart? Wij vinden het overigens wel een beetje gevaarlijk om een soort regenboog aan chipkaarten te gaan introduceren, voor elke doelgroep één. Daar wordt het systeem niet duidelijker en veiliger van. Het moet ook een beetje simpel blijven. Laten we gewoon keuzes maken, want aan gedoe heeft de reiziger niets.

Ik kom te spreken over de fraude en de hackers. D66 heeft sympathisanten in alle kringen, dus zowel onder de schrijvers van rapporten als onder kaartkrakers en chiphackers. Ik heb mijn licht dus ook eens even onder die groepen opgestoken. Wat blijkt: de motivatie voor het hacken van lekken komt niet voort uit geld. In die zin zijn de rapporten ook veel te calculatorend. Er wordt voortdurend een soort scenario geschetst waarbij het puur om geld verdienen gaat. Nee, hackers hacken omdat het kan, omdat ze mee willen denken en uit onvrede. Zij hebben onvrede over het bewaren van gegevens, ze hebben onvrede over de manier van invoeren. Volgens ons is het wegnemen van die onvrede het beste medicijn tegen kraken.

Ik heb hierover ook nog een paar vragen aan de minister. Wat vond zij van de Big Brother Award voor TLS? Wat gaat zij doen met de zorgen over de privacy? Ziet zij reden voor actie? Ik vond haar brief op dat punt wel heel summier.

Er komt een nieuwe kaart met nieuwe beveiliging. De vraag is: worden de specificaties van die beveiliging openbaar? Zo nee, waarom niet? Is er een mogelijkheid om een onafhankelijke peer review uit te voeren? Volgens D66 helpt openbaarheid om de beveiliging van het nieuwe systeem beter en sterker te maken.

Ik wil ten slotte nog iets zeggen over de toekomst. De vierde voortgangsbrief Aanvalsplan ov-chipkaart is wat ons betreft duidelijk. Wij zien graag dat men zo snel mogelijk aan de slag gaat. De Kamer moet ook worden geïnformeerd over alle tussenstappen. Ik heb ten slotte toch enkele vragen. De commissie-Kist schrijft dat bij de overgang naar de ov-chipkaart de mensen die vroeger vooraf een blauwe of een roze strippenkaart kochten, iets duurder uit zijn, omdat de verwachting is dat de verkoop van het aantal grijze kaartjes in de bus minder wordt. Daarom gaat het tarief omhoog voor de mensen die van tevoren een kaartje kopen. Ik sluit mij op dit punt helemaal aan bij het betoog van mevrouw Van Gent van GroenLinks. Wij vinden dit een rare gang van zaken en horen graag een reactie van de minister op die redenering. Wij zien graag dat wordt nagedacht over een alternatieve aanpak.

Ik heb nog een verzoek dat gaat over het vergeten uit te checken. Wat vindt de minister van één loket waar je het geld kunt terugvragen? Heeft de minister ten slotte nog een verklaring voor de grote verschillen tussen de regio's en de aanbieders? Het lijkt erop dat sommige aanbieders het veel beter doen dan andere. Wij zien daar ruimte voor het uitwisselen van best practices. Kan de minister dat stimuleren?

De heer **Monasch** (PvdA): Voordat ik hier geïnstalleerd werd als Kamerlid, heb ik me altijd verbaasd over de hele discussie rond die ov-chipkaart. Ik reken mezelf maar tot de nieuwe generatie volksvertegenwoordigers en ik moet zeggen dat mijn verbazing sinds mijn installatie bepaald niet minder is geworden. De structuur van TLS is hoogst wonderbaarlijk. Kamerleden komen na jaren van praten over de ov-chipkaart met plannen als ov-miles en roze kaarten. Prachtige plannen, maar jaren na dato komen die opeens! Dubbele opstaptarieven moeten in commissies worden besproken. Had het allemaal niet wat eerder gekund? Waarom komen vervoerders zelf niet met zulke plannen? Daar hebben ze hele marketingafdelingen voor. De reizigers hebben moeite om hun onterecht afgeboekte saldo terug te krijgen, TLS krijgt de Big Brother Award. Jaar in, jaar uit wordt er op alle mogelijke niveaus gesproken over de invoering van één kaart. Eén kaart! En nu is er zelfs nog geen eindbeeld, als ik de stukken goed begrijp. De minister is nu ongeveer een halfjaar in functie en zit dus nog maar kort op dit dossier. Ik denk dat het nu een mooi moment is om te vragen hoe zij aankijkt tegen de gang van zaken en wat haar eerste evaluatie is. Is het niet gewoon tijd om onder de eindverantwoordelijkheid van deze minister met elkaar in de Kamer te bepalen of we niet een soort herstart moeten maken? Moeten we niet kijken waar we nu staan met elkaar en hoe we orde op zaken kunnen stellen in dit hele dossier? Het blijft immers maar doorgaan.

Het is goed om in dat verband te letten op de rapportage van de commissie-Meijdam. Maar dan krijgen we weer een rapportage op twee onderdelen, en vervolgens gaan we daar waarschijnlijk weer over doorstuiten met elkaar. En als we daarmee klaar zijn, komt er een volgende rapportage van de commissie-Meijdam die dan weer over de organisatiestructuur gaat. Het zou mij een lief ding waard zijn als we dit dossier in wat rustiger vaarwater zouden kunnen krijgen. Is het nu echt niet mogelijk dat de commissie-Meijdam gewoon in één keer één rapport uitbrengt in plaats van dat we hier om de maand een probleem voorgeschoteld krijgen? Kortom, mijn vraag luidt: kan dat bespoedigd worden? Eind januari heeft mijn fractie tijdens het debat over de fraude met de ov-chipkaart een motie ingediend naar aanleiding van de grote onzekerheden die werden opgeroepen door de berichtgeving over acties van hackers en het kraken van de ov-chipkaart. De Kamer heeft gevraagd om een nadere rapportage binnen een maand waarbij de risico's van de recente kraakacties van de ov-chipkaart in kaart worden gebracht. Daarbij is ook verzocht om tot die tijd niet over te gaan tot de verplichte invoering van de ov-chipkaart. Bij gevaar niet oversteken! Dat is en was ons motto. Eerst de zaken goed uitzoeken voor je verder gaat, zeker met een product dat zoveel imagoproblemen heeft. De minister heeft nu uitgebreid onderzoek ingesteld naar de omvang en de impact van de recente kraakacties op de ov-chipkaart. Dat onderzoek is naar het oordeel van mijn fractie grondig geweest en er ligt tevens een pakket maatregelen om de fraude beheersbaar te maken. We hebben niet alleen naar die rapporten gekeken, maar we hebben ook contact opgenomen met de hackers die achter deze fraude zaten. Ook hun oordeel hebben wij meegenomen in het pakket dat er nu ligt.

Voorop blijft staan dat fraude strafbaar is en waar mogelijk vervolgd moet worden. Maar voordat we tot ons eindoordeel komen, wil ik een aantal vragen stellen aan de minister. Ten eerste, kan zij garanderen dat deze geconstateerde fraude door kraakacties van hackers geen gevolgen zal

hebben voor individuele reizigers? Ten tweede, kan de minister aangeven in welke mate de kans op fraude toeneemt naarmate de tarieven in het openbaar vervoer door de bezuinigingen van het kabinet zullen stijgen? Wordt daarmee de verleiding om te frauderen niet groter? Ten derde, uit de rapportage van TLS blijkt dat het fraudebedrag niet alleen omvangrijk is – nog steeds 9 mln. – maar dat ook criminele businesscases worden geschetst die uitgaan van dagopbrengsten van € 2000 tot € 4000. Hoe reëel is deze inschatting? Wordt deze in de rapportage niet te veel gebagatelliseerd?

De heer **Bashir** (SP): Wij hebben de motie-Monasch gesteund om ervoor te zorgen dat de strippenkaart een paar maanden geleden in Haaglanden en Zuid-Holland niet afgeschaft zou worden. Ik ben nu echter een beetje verbaasd. De heer Monasch stelt een aantal vragen waarop je het antwoord eigenlijk al weet. Een voorbeeld is de vraag of de individuele reiziger niet getroffen zal worden. Dat lijkt me logisch. Op het moment dat er zo veel wordt gefraudeerd, namelijk voor een bedrag van 9 mln., moet dat geld ergens vandaan komen. Dat geld valt niet uit de lucht, dat is gewoon geld van reizigers. De PvdA zegt: bij gevaar niet oversteken. Geldt dat ook voor al die mensen die nu nog geen ov-chipkaart hebben? Hoeven zij dan niet over te gaan tot de aanschaf van die onveilige ov-chipkaart?

De heer **Monasch** (PvdA): Dit is een zeer terechte vraag van de heer Bashir. Ten eerste, het is in deze afweging – op het moment van oversteken – van belang dat we weten wat er op ons af kan komen. Dat was voor ons het grote punt van zorg. Er waren toen onder andere berichten dat bijvoorbeeld het saldo van de ov-chipkaart op afstand afgelezen zou kunnen worden. Dat was voor ons een groot punt van zorg. Ten tweede, er is nog steeds sprake van fraude. Wij maken ons eendoordeel op na de beantwoording van de minister. Maar je moet de rekensom dan ook wel eerlijk en volledig maken. Die rekensom laat zien dat door de invoering van de ov-chipkaart de fraude in het openbaar vervoer enorm is afgenomen. Dat die fraude er nu nog steeds is, dat weten we. Dat is zeer kwalijk. Maar het is uiteindelijk wel een rekensom die je moet maken. Als de fraude door de invoering van de ov-chipkaart zou zijn toegenomen, dan hadden we een groot probleem. Alle organisaties geven echter aan dat die fraude is afgenomen. De zorg blijft, maar per saldo kunnen wij hier met elkaar niet de stelling verdedigen dat door de ov-chipkaart het verlies, en dus de doorberekening daarvan in de prijs voor de reiziger, is toegenomen.

De heer **Bashir** (SP): De heer Monasch heeft ook gezegd dat hij bij zijn installatie als Kamerlid beseftte dat we niet goed zijn begonnen met de ov-chipkaart. Maar volgens mij is het nog niet te laat. We kunnen nog een heel goede afweging maken. Dat kan bijvoorbeeld op het moment dat de commissie-Meijdam met haar rapport komt. Is dat ook een afweging voor de PvdA-fractie? Wil zij ook nog even afwachten wat die commissie gaat rapporteren? Wij hebben die commissie ingesteld om alles te onderzoeken.

De heer **Monasch** (PvdA): Ook dat zal afhangen van de antwoorden van de minister. Ik zie het punt. Het komt steeds dichterbij elkaar. Tegelijkertijd hebben we ook een verantwoordelijkheid. We zijn met elkaar met een ov-chipkaart begonnen. Daarvoor zijn bestuurders in actie gekomen. Ik blijf exact bij de tekst van onze motie: niet oversteken als er nu opeens nieuwe problemen aankomen. Die problemen staan vandaag ter discussie. Aan de hand daarvan komen wij tot een oordeel. Wat ons betreft, staan die andere zaken op dit moment niet ter discussie. Het gaat nu puur om het kraken van de ov-chipkaart. Op basis daarvan bepalen wij ons politieke oordeel.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. In algemene zin steunt mijn fractie de lijn die de minister rond dit heikele dossier van de ov-chipkaart heeft ingezet. Misschien kan ik beter zeggen «heeft voortgezet», want zij is doorgedaan met het beleid dat haar voorgangers hadden ingezet. Uiteraard reageert ze alert op de ontwikkelingen. Voor dit overleg wil ik een paar punten noemen. Mijn fractie hecht er zeer veel belang aan dat die punten echt in de komende tijd goed worden geregeld.

Een van de belangrijkste punten is het één keer inchecken en één keer uitchecken in de railketen. Ik weet dat de commissie-Meijdam daar nu ook op aan het studeren is. Wat ons betreft, moet dat woud van paaltjes echt weg. Ik hoop dat de commissie dat ook als uitgangspunt neemt. Het gaat ons dus niet direct om het verbeteren van de bewegwijzering, dus dat je van het ene paaltje naar het andere paaltje wordt gestuurd, maar het gaat ons er juist om dat er zo weinig mogelijk paaltjes overblijven, dat er uniformering plaatsvindt. Wij komen daarop terug op het moment dat de commissie haar rapportage zal uitbrengen.

De heer Aptroot heeft al gesproken over de aandacht voor mensen met een verstandelijke beperking, dementerenden en autisten. Ik wil de minister in herinnering brengen dat haar voorganger al heeft aangegeven dat hij dit echt met kracht – u hoort het hem zeggen – zou voorleggen aan de decentrale overheden en de vervoerders. Ik constateer nu toch dat we eerst een pilot met de Viziriskaart afwachten en dat we daarna wel weer verder zien. Ik wil echt heel graag dat er voor de zomer gewoon absolute duidelijkheid is met betrekking tot deze kwetsbare groep.

De minister vindt dat het landelijke tariefkader scherper moet. Dat vind ik prima. Het is mooi dat er landelijke kortingen komen, bijvoorbeeld voor scholieren. Wij zouden echter heel graag van de minister de garantie hebben dat er ook een landelijke kortingskaart blijft op het spoor. Dat kan de minister samen met de provincies afdwingen in de concessies. Ik hoor graag een toezegging op dat punt.

Wij willen ook heel graag een landelijke regeling bij alle vervoerders voor het terugkrijgen van geld bij vertraging. Dat is niet nieuw. Wij willen dus niet allerlei verschillende regelingen, maar één uniforme regeling voor alle vervoerders. Daar wordt de reiziger het meest mee geholpen. Ik herhaal het nog maar een keer: wij geven alle steun aan de inzet van de minister om het woord Reiziger met een hoofdletter te schrijven. Dat moet ook bij dit soort dingen terugkomen.

Ik heb in een vorig algemeen overleg van de minister de toezegging gekregen dat zij de kwestie van de buurtbussen verder zou uitzoeken. Het is voor ons en voor de reiziger van belang dat er in elke buurtbus moet kunnen worden gereisd met de ov-chipkaart.

Er zijn nog allerlei discussies over de organisatie van het chipkaart-systeem. Het is bijvoorbeeld een wat vreemde constructie dat sommige vervoerders wel, en andere geen aandeelhouder zijn van TLS. Waarom is er eigenlijk maar één partij die kaarten aanbiedt? Het is, wat de ChristenUnie betreft, heel goed denkbaar dat in de toekomst meerdere partijen chipkaarten aanbieden. Ik ben benieuwd naar het advies van de commissie-Meijdam hierover. Dit is ook van belang omdat in 2013 de contracten met de huidige leveranciers van de kaarten en de chips verlopen. 2013 is dus het moment om veranderingen aan te brengen, maar dan moeten we dat wel dit jaar besluiten.

Ik geef de minister ook maar even ons vergezicht. Wat de ChristenUnie betreft, moet de ov-chipkaart op termijn omgevormd worden tot een mobiliteitskaart die door meer partijen kan worden aangeboden. Daarmee zou je bijvoorbeeld ook een auto moeten kunnen huren. In november is een studie verschenen van CE Delft waarin wordt aangetoond dat het bedrijfsleven 1,4 mld. kan besparen op zakelijk vervoer als werknemers gebruikmaken van een mobiliteitskaart. Dat zie je nu bijvoorbeeld al met de Mobility Mixx Card van LeasePlan. Het is goed voor de aanpak van de files, het is ook goed voor het milieu en het stimuleert het ov. Het zou

fantastisch zijn als we daar op termijn ook naartoe kunnen groeien. Ik hoop op steun van de minister om dat proces verder door te zetten.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik vind het op zichzelf een interessante gedachte om te kijken of er een alternatief is voor TLS. Maar er zijn natuurlijk twee dingen. Er is de kaart en er is de hele technische infrastructuur om vervolgens die gegevens te herberekenen en dergelijke. Het lijkt me toch een heel complexe organisatie als je straks twee rekencentra en dergelijke zou hebben. Gaat het de heer Slob nu specifiek om de kaart, of gaat het hem ook om de technische infrastructuur achter de kaart?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb gezegd dat meer partijen chipkaarten moeten kunnen aanbieden. Dan heb ik het heel specifiek over de kaart. Ik denk aan wat men ook wel «settlement-partijen» noemt. Er moet daarnaast natuurlijk wel één landelijke partij zijn die de regie voert over het systeem zelf. Dat is het plaatje dat wij op dit punt voor ogen hebben.

De heer **Haverkamp** (CDA): Regie is iets anders dan het daadwerkelijk uitvoeren. Ik kan me bijna niet voorstellen dat twee partijen zich zouden gaan bezighouden met de technische infrastructuur. Begrijp ik goed dat de fractie van de ChristenUnie zegt: het kaartje kan door verschillende partijen worden aangeboden, maar de infrastructuur blijft in één hand?

De heer **Slob**: Voorzitter. Volgens mij heb ik deze vraag net al beantwoord.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat we nu eerst de minister volledig laten antwoorden. Er wordt straks gestemd in de plenaire zaal. Dan zullen we dit algemeen overleg even moeten schorsten. Het debat in de plenaire zaal loopt op dit moment iets uit. We kijken aan het einde van de beantwoording van de minister even waar we staan. We kunnen dan bezien of er dan interrupties kunnen worden gepleegd, of dat die moeten worden bewaard voor de tweede termijn.

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Voordat ik overga tot de beantwoording van de vragen, wil ik eerst even terug naar de basis. De heer Monasch heeft ook gevraagd hoe ik eigenlijk tegen het hele systeem aankijk. Waarom nemen we in Nederland de stap naar het compleet nieuwe systeem van de ov-chipkaart en wat zou onze rol daarin moeten zijn? Wij nemen afscheid van de strippenkaart en andere papieren vervoerbewijzen, omdat het handig is om met één kaart in de hand te kunnen reizen in de tram, in de bus, in de metro. Het gaat dus om het reisgemak. Het was met de verschillende papieren kaartjes niet mogelijk om met één kaartje in verschillende vervoermiddelen te reizen. Voorts willen we een volledige invulling geven aan het proces van decentralisatie van het openbaar vervoer, dat is ingezet met de Wet personenvervoer 2000. Met de invoering van de ov-chipkaart wordt tevens voldaan aan de afspraak dat er sprake moet zijn van tariefsvrijheid voor de provincies en de stadsregio's. Het proces is ooit ingezet om de sociale veiligheid te vergroten door het afsluiten van de metrostations en een groot deel van de treinstations. In the end zou deze kaart natuurlijk ook mooie vergezichten kunnen bieden voor andere diensten, zoals het krantje-croissantje-idee dat er ooit ook achter heeft gezeten.

Als ik terugkijk op het proces, dan is de ov-chipkaart bewust op afstand gezet. De enige bevoegdheid die ik heb, is het aan- en uitzetten van de strippenkaart. De verantwoordelijkheid voor de ov-chipkaart ligt bij de verschillende bedrijven, terwijl de overheid een verantwoordelijkheid heeft voor de tarieven. Voor NS is dat de rijksoverheid en voor de streekvervoerders zijn dat de decentrale overheden. Zo is de rolverdeling altijd geweest. Dan kun je nog denken: hadden de overheden met elkaar misschien een kaart moeten maken? Het proces is juist een aantal jaren

geleden gestart door te zeggen: laten we een organisatie in het leven roepen tussen al die verschillende vervoerbedrijven, die gaat komen met één kaart die ze allemaal gaan hanteren. Het maakt het voor mij altijd een heel lastige discussie. Eigenlijk ga ik er niet over, maar we voeren er wel met enige regelmaat debatten over. Met liefde ga ik dan weer naar de maker van de ov-chipkaart om onze wensen en boodschappen over te brengen. Dit is nu eenmaal de constructie die we hebben gekozen. Het lijkt me niet erg zinvol om ons af te vragen of we over tien jaar, terugkijkend, wellicht tot de conclusie zouden komen dat we de kaart beter zelf hadden kunnen maken.

De invoering van het nieuwe systeem is alweer vergevorderd. Het verheugt mij om te kunnen meedelen dat de ov-chipkaart inmiddels overal is ingevoerd. Dat heeft men de afgelopen dagen ook in de krant kunnen lezen. Gisteren is het systeem in werking getreden in de laatste gebieden in Nederland, te weten in Groningen en Drenthe. Dat betekent dat reizigers de ov-chipkaart nu ook daar op het spoor of bijvoorbeeld in de bus van Stadskanaal naar Winschoten kunnen gebruiken. Daarmee is het doel van één kaart voor bus, tram, trein en metro zo goed als bereikt. En nu nog de regionale spoorlijnen!

In Amsterdam en Rotterdam is de ov-chipkaart al een tijdje het enige vervoerbewijs. Er is altijd veel kritiek op de ov-chipkaart, die op een aantal punten ook terecht is, maar het mag ook wel gezegd worden dat het in Amsterdam en Rotterdam heel goed loopt. Een onderzoek door een extern bureau, dat eind 2010 in Rotterdam is uitgevoerd, heeft uitgewezen dat de reizigers daar gemiddeld een 7,3 aan de ov-chipkaart geven. Dat zijn dus tevreden reizigers. Het is voorts belangrijk dat 65-plussers daarbij bovengemiddeld positief zijn. Dat is immers een groep die misschien wat meer moeite heeft met het gebruik van de kaart. Maar die zijn dus positiever dan gemiddeld. Uit onderzoek blijkt ook dat reizigers tevreden zijn over de ov-chipkaart als ze er gebruik van moeten maken. Het maakt immers ook nog verschil uit, of je zelf voor de kaart hebt gekozen of dat je die kaart moet gebruiken omdat het andere vervoerbewijs in die regio is afgeschaft. Ook bij NS vindt 76% van de reizigers dat reizen op saldo meer gemak biedt dan reizen met papieren kaartjes. Een aantal woordvoerders heeft gesproken over de resultaten van verschillende onderzoeken. Ik kom eigenlijk met een aantal andere cijfers. Ik herken dus niet de geluiden die hier in de Kamer worden gemeld.

Een groot aantal overheden wil dan ook op korte termijn een aanvraag indienen om ook afscheid te nemen van de strippenkaart en de definitieve overstap naar de ov-chipkaart te maken. In heel Nederland zijn er op dit moment 9,7 miljoen ov-chipkaarten in omloop en vinden er 26 miljoen transacties per week plaats. Dat kunnen er dus uiteindelijk nog veel meer worden als je die strippenkaart afschaft. Dat zijn vergezichten, dat gaat over de voortgang, maar tegelijkertijd zitten we hier niet voor niets. We hebben nog voldoende uitdagingen op dit moment. Over een aantal van die uitdagingen wil ik vandaag met de Kamer het debat voeren.

Ik begin met de beveiliging. We hebben daar recent met elkaar over gesproken naar aanleiding van alle berichten over het gemak waarmee fraude met de ov-chipkaart gepleegd kon worden. Drie dagen voordat de strippenkaart zou worden afgeschaft in onder andere Zuid-Holland heeft de Kamer een motie ingediend, waarin de regering werd verzocht om aan te tonen dat de fraude beheersbaar is, met de bijbehorende cijfertjes, en tot die tijd de strippenkaart niet af te schaffen. Dat heb ik gedaan. Ik denk dat dit goed is. Het geeft voor jezelf ook nog extra back-up als je niet alleen te horen krijgt dat het beheersbaar is, maar je ook gewoon nog dieper op de materie kunt ingaan. Het is dus goed om te zien wat de rapporten hebben opgeleverd. Ik heb TLS en de vervoerders gevraagd om een rapport op te stellen. Tegelijkertijd hechtte ik ook nog aan een onafhankelijk oordeel en heb ik ook PricewaterhouseCoopers gevraagd om dit te toetsen. PwC heeft daarbij de beschikking gekregen over alle



cijfers. PwC hoefde dus niet alleen te zeilen op wat ze gekregen, maar men kon alles zien. Ik heb beide rapporten op 25 februari aan de Kamer aangeboden.

In dat rapport beschrijft de sector ook de fraudescenario's. Je kunt het saldo ophogen, je kunt ermee reizen en je kunt het saldo verzilveren aan de balie. Dat was op zichzelf niet nieuw, want die dingen waren al eerder bekend. Daarom was er ook al een nieuwe generatie ov-chip in de maak. Verder kun je een nepcheck-in op de kaart zetten. Dat was wel nieuw. Het was wel bekend dat het theoretisch mogelijk was, maar dat het uiteindelijk ook makkelijker realiseerbaar werd, was nieuw. Of je kunt een product zoals de studenten-ov-chipkaart kopiëren of manipuleren. De sector heeft ook weergegeven wat nu de verwachte maximale fraudeschade is. Zonder detectie van de nepcheck-in is de fraudeschade maximaal € 750 000 per maand. Dat zou dan de meest extreme situatie zijn. Met de detectie van de valse check-in daalt dit maximum naar € 200 000 tot € 400 000 per maand. Dit zijn de maximumbedragen.

De **voorzitter**: Wij horen nu de stemmingsbel. De vergadering wordt geschorst voor de stemmingen. Ik verwacht dat die ongeveer twintig minuten zullen duren.

De vergadering wordt geschorst.

De **voorzitter**: Ik heropen dit algemeen overleg. Ik stel voor dat we ons terughoudend opstellen en de minister haar beantwoording laten afmaken. Het is mij een lief ding waard als wij dit debat vandaag kunnen afmaken, zodat we niet weer moeten schorsen en eventueel volgende week een tweede termijn moeten houden. De minister heeft mij gezegd dat dit algemeen overleg wat haar betreft kan uitlopen tot ongeveer kwart voor vier. Ik hoop echt dat de Kamerleden meewerken. De minister vervolgt haar beantwoording.

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik was halverwege mijn beantwoording en zal de laatste zinnen herhalen om vervolgens weer verder te kunnen met het antwoord. De sector geeft in het rapport aan wat de verwachte maximale fraudeschade is. Het is inderdaad een inschatting, omdat men natuurlijk niet alles kan herkennen. Maar wat men kan herkennen, wordt geëxtrapoleerd. De sector vraagt zich dan af hoeveel mensen dat zouden kunnen doen. Zonder detectie van de nepcheck-in is dit maximaal € 750 000 per maand en met detectie van de valse check-in daalt dit maximum naar € 200 000 tot € 400 000 per maand. Dat zijn de maximumbedragen. In werkelijkheid ligt het veel lager. Het geconstateerde fraudebedrag sinds 27 januari is € 25 000. Dat is dus gemiddeld € 500 per dag. Er zijn ongeveer 50 fraudegevallen per dag. Als je dat zou doortrekken naar een heel jaar, zou je ongeveer 6 ton kwijt zijn. Het maximale bedrag per maand dat wordt genoemd, halen we in ieder geval op basis van de huidige praktijk niet eens in een heel jaar. Maar goed, je moet toch een maximum opnemen, want je weet nog steeds niet of mensen naar aanleiding van een debat hierover denken: laat ik ook maar eens beginnen met die fraude.

Uiteindelijk is de omzet 2 mld. Stel dat je het maximale fraudebedrag zou hanteren, dan is dat op het totale bedrag beheersbaar. Er werd al even gevraagd wat ik beheersbaar zou vinden. Ik vind dat je de fraude moet kunnen herkennen en dat je die moet kunnen blokkeren, dus dat je een maatregel moet kunnen nemen. Ik vind het verder belangrijk dat de hoogte van het fraudebedrag uiteindelijk niet de continuïteit van de dienstverlening en de prijs in gevaar brengt en dat de fraude geen gevolgen heeft voor de reizigers. Ik zal op dat laatste overigens later in mijn betoog nog wat dieper ingaan naar aanleiding van vragen van de heer Monasch. Dat maakt het wat mij betreft beheersbaar. Door een aantal

woordvoerders is ook al gezegd dat de fraude met de strippenkaart natuurlijk veel groter was.

Moet je de fraude hard aanpakken? Volgens de VVD zou elk fraudegeval moeten worden aangemeld. Dat denk ik ook. Dat zou TLS moeten doen, omdat wij hier ook moeten laten zien dat er in geval van fraude niet met ons te spotten valt. Iemand overtreedt immers gewoon de regels. Ik weet dat TLS in ieder geval veel aangiftes aan het voorbereiden is. Het is inderdaad complex. Wij kunnen TLS niet verplichten om elk geval aan te melden, maar ik geef in ieder geval wel door hoe wij daarin zitten.

Naast de manier waarop nu de fraude wordt beheerst, worden in het rapport natuurlijk ook nieuwe maatregelen geschetst voor de korte en langere termijn. Een aantal maatregelen is al doorgevoerd, zoals het verplicht legitimeren bij opnemen van saldo aan de balie. Dat is een heel belangrijke maatregel, want daarmee ben je die manier van fraude kwijt. De heer De Jong heeft gevraagd wat de kosten zouden zijn van zodanige maatregelen dat fraude absoluut niet meer mogelijk zou zijn. Volgens mij is het geen haalbare kaart om fraude helemaal uit te sluiten. Er werd al eventjes iets over de belevingswereld van hackers gezegd. Welke kaart er ook komt, welke variant je ook gaan bedenken, het is altijd interessant om te ontdekken waar de gaatjes zitten. Een onkraakbare kaart is niet mogelijk. Ik kijk vooral naar de betekenis daarvan voor het geheel.

De conclusie van het rapport is dat de huidige fraude en de toekomstige fraude beheersbaar en controleerbaar zijn. PwC geeft weliswaar aan dat TLS nu misschien niet alles kan zien – we kunnen ook niet op alle punten zien wat er gebeurt – maar PwC geeft tegelijkertijd ook in de toets aan dat de sector de mogelijke impact van de recente fraudescenario's toereikend heeft ingeschat. Daarmee wordt daarover dus ook een oordeel gegeven. Voordat ik overga tot het uitzetten van het NVB (Nationaal Vervoerbewijs), is het van belang om te weten wat dat betekent voor de reiziger. Wat is de betekenis van een stijging van de tarieven van de ov-chipkaart voor de criminele businesscase? Wordt die fraudeschade überhaupt niet te veel gebagatelliseerd? TLS en de vervoerders hebben mij meermalen verzekerd dat de reiziger geen financiële schade mag ondervinden als gevolg van de fraude. Mochten de reizigers onverhoopt toch financiële schade ondervinden, dan wordt dit door TLS en de vervoerders vergoed. Dit wordt nogmaals bevestigd in het rapport van TLS.

Wij gaan over de tarieven bij NS en de decentrale overheden gaan over de tarieven bij het regionale vervoer. Als de tarieven van de ov-chipkaart zouden stijgen, wordt het dan niet aantrekkelijker om te frauderen? TLS en de vervoerders hebben aangegeven dat zij de risicoanalyses voortdurend zullen bijstellen op grond van de actuele ontwikkelingen. Ook tariefstijgingen zullen daarin worden meegenomen. Daarmee kun je dus ook zien of die nog een beweging teweeg zullen brengen. Maar dan blijft de afspraak gewoon staan dat het niet mag worden afgewenteld op de reiziger. In het rapport staat ook wat de verwachte impact van fraudeacties zal zijn. Dat is het al genoemde bedrag van € 2000 tot € 4000. PwC heeft in zijn toets geoordeeld dat die mogelijke impact van die fraudescenario's toereikend is ingeschat. Op basis daarvan concludeer ik dan ook dat die fraudeschade niet is gebagatelliseerd en dat die ook in de toekomst continu zal worden geactualiseerd. Ik zal bezien of ik daarover met enige regelmaat informatie kan krijgen. Ik zal in ieder geval de partijen hierop aanspreken. Ik kan wellicht het beste met hen afspreken dat als ze constateren dat er sprake is van onverwachte stijgingen of bewegingen, ze mij daarvan op de hoogte stellen, zodat ik dat niet uit de krant hoeft te vernemen.

Er zijn nog veel andere vragen gesteld over fraude. Ik zal proberen om die achter elkaar te beantwoorden. Er is gevraagd hoe de kosten van 10 mln. tot 15 mln. zich verhouden tot het fraudebedrag van 9 mln. Het bedrag van 9 mln. is de maximaal verwachte fraude. De huidige gedetecteerde fraude ligt heel veel lager. Die 10 mln. tot 15 mln. zijn de kosten van het in

stand houden van het NVB-systeem, en niet van het ov-chipkaartsysteem. Deze bedragen staan dus ook niet in relatie tot elkaar. Ik heb steeds gezegd dat het de kosten zijn van het in stand houden van een systeem naast een ander systeem terwijl dat niet noodzakelijk is.

Er is ook gevraagd hoe de 10% fraudebereidheid zich verhoudt tot de 750 kaarten. Zolang de fraude niet te detecteren is, gaat de sector ervan uit dat er bij de nep-incheckers een grotere fraudebereidheid is dan bij de overige scenario's. Een fraudebereidheid bij 10% van de reizigers leidt tot de schatting dat per dag met ongeveer 750 kaarten zal worden gefraudeerd. Bij die schatting wordt rekeninggehouden met de kosten voor de fraudeur in verband met de businesscase. Het nep-inchecken wordt overigens steeds minder mogelijk als er steeds meer poortjes bij de stations komen. Daarmee kom ik op de volgende vraag van de heer De Jong. Hij vindt dat we beter kunnen afzien van de poortjes. Dat lijkt mij onverstandig, want juist met de poortjes kan het thuis inchecken worden tegengegaan. Dat probleem zou daarmee dus tijdelijk zijn. Bovendien leveren de poortjes een positieve bijdrage aan het terugdringen van zwartrijden en het bevorderen van de sociale veiligheid.

Ik kom op de vragen die zijn gesteld over het uitzetten van het NVB. Gezien de inschatting die in het rapport wordt gemaakt, gezien het PwC-rapport en gezien de afspraken die wij nu maken, is er wat mij betreft geen reden meer om het uitzetten van het NVB verder op te schorten in Zuid-Holland, Haaglanden en de andere regio's. De overheden voldoen aan de gestelde criteria. Wat mij betreft moeten zij niet langer twee systemen in de lucht houden. Ik zei al dat dit 10 mln. tot 15 mln. per jaar kost. Met het in de lucht houden van twee systemen wordt dus geld en energie verspild. Je kunt die middelen volgens mij veel beter steken in het realiseren van verbeteringen voor de reiziger en van het product de ov-chipkaart.

Er is gevraagd of de provincie Zuid-Holland al een claim bij mij heeft ingediend. De provincie heeft zich inderdaad al bij mij gemeld. Men gaat nog een onderbouwd verzoek indienen. Zodra ik dat verzoek heb ontvangen, zal ik bepalen of en, zo ja, tot welk bedrag ik de claim zal honoreren.

De commissie-Meijdam heeft drie opdrachten meegekregen. Het gaat daarbij niet om de eindbeelden, die ik ook nog even hoorde noemen. Voor de eindbeelden zorgen wij zelf, samen met de decentrale overheden. De drie opdrachten betreffen in de eerste plaats het dubbel opstaptarief, in de tweede plaats single check in/check out en in de derde plaats de totale en permanente structuur. Als de permanente structuur duidelijk is, kom je onder andere uit bij de zorgen die de heer Monasch en anderen verwoordden: hoe hebben we dit nu eigenlijk met elkaar georganiseerd en wie gaat erover?

Er is gevraagd of het echt nodig is dat eerst de commissie-Meijdam de twee adviezen uitbrengt en later nog eens het advies over de permanente structuur volgt. De leden van de commissie-Meijdam hebben duidelijk gemaakt dat het hun gewoon niet lukt om voor 1 mei met de rapportage over de permanente structuur te komen. Om tot een goede structuur te komen, zullen uiteraard enkele partijen hun positie wat meer moeten prijsgeven dan hun lief is. Dat vergt de nodige discussies en het nodige masseerwerk. Ik zou dus de resultaten van de onderzoeken over de eerste twee onderwerpen wat later naar de Kamer kunnen sturen om zo de drie onderwerpen in één keer te kunnen behandelen. Het lukt mij echter niet om de resultaten van het onderzoek naar de permanente structuur naar voren te halen. De Kamer kan zelf bepalen wat zij al dan niet in één keer wil agenderen.

De onderzoeken voor de eindbeelden zijn allemaal bijna klaar. Daarnaast is niet expliciet gevraagd, maar het lijkt mij goed om dit even te melden. Ik inventariseer nu welke direct kunnen worden uitgevoerd en welke op

termijn moeten worden uitgevoerd. Een eindbeeld is immers een gewenst plaatje, maar betekent nog niet dat alles direct is gerealiseerd.

De heer De Jong heeft weer gesproken over de brief van ROVER waarin wordt gesteld dat reizigers 2,5 mln. duurder uit zijn. Hij heeft daarnaar bij het vorige debat ook al gevraagd. Mevrouw Van Gent spreekt daarover ook een beetje als zij het heeft over de doelgroepen. Volgens de commissie-Kist is de overgang van strip naar chip zowel in Zuid-Holland als in Haaglanden kostenneutraal voor de reiziger. Ik heb vorige keer ook al gezegd dat ik de getallen die ROVER noemt niet kan terugvinden in het rapport. De commissie-Kist bekijkt alle reizen, niet een selectie ervan. Dat doet ROVER waarschijnlijk wel. Als wordt gewerkt met alle reizen zal de uitkomst uiteraard altijd anders zijn dan als wordt gewerkt met het gemiddelde. De aanbevelingen van de commissie zijn in ieder geval door beide overheden overgenomen. De commissie-Kist adviseert om het belang van kostenbewust reizen te benadrukken om de overgang te stimuleren. Zij adviseert ook om het koopgedrag van de reiziger goed te monitoren na het uitzetten van het NVB. Eventueel moet volgens de commissie het nemen van passende maatregelen worden overwogen wanneer uit de monitoring blijkt dat er sterke afwijkingen van de aannames zijn. Zo kan een gekke afwijking van onze wensen worden opgemerkt.

De heer Haverkamp, de heer Aptroot en anderen hebben aandacht gevraagd voor Viziris. Men is blij dat de zaken rond Viziris inmiddels zijn geregeld, maar woordvoerders vragen ook aandacht voor alle andere doelgroepen die problemen zouden hebben met de werking van de ov-chipkaart. Ook heeft men aandacht gevraagd voor het tempo van de invoering. Het is niet alleen belangrijk om aandacht te hebben voor de overlast die de ov-chipkaart zou kunnen veroorzaken voor blinden en slechtzienden, maar ook dat wordt gezien welke andere groepen overlast zouden kunnen hebben van de invoering van de kaart, en wat daartegen zou kunnen worden gedaan. Het debat daarover moeten wij vrij snel starten. Als je uiteindelijk iedereen die een beperking heeft daarbij in ogenschouw zou moeten nemen, spreken wij over een miljoen mensen. Naar ik aanneem is het nu ook weer niet de bedoeling van de Kamer om zo ver te gaan en voor al deze groepen een uitzondering te maken. Het is dus van belang om goed te definiëren om welke groepen het exact gaat. Het is goed dat mensen inmiddels gratis begeleiding kunnen meenemen. Er loopt nu een pilot met het product van Viziris. De uitkomsten daarvan worden besproken met vertegenwoordigers van de consumentenorganisaties in het landelijk consumentenoverleg. Daarna zal worden gezien of dit product kan worden uitgebreid naar andere groepen. Ik zal vragen of men ervoor kan zorgen dat er tempo gemaakt blijft worden. Dit moet niet al te lang duren. Voor de tussentijd is er de oplossing van de gratis reizende begeleider. Ook ik vind het belangrijk dat deze doelgroepen goed worden bediend. De notitie heb ik nog niet kunnen lezen, maar zal door ons worden bekeken.

Er is gesproken over de roze ov-chipkaart voor ouderen. Ik vind dit wel een aardig idee. Ik kan nu nog niet alle consequenties overzien van een eventuele invoering ervan. Dit betreft uiteraard een verantwoordelijkheid van de ov-bedrijven zelf. Het lijkt mij echter heel goed als deze bedrijven niet alleen ouderen, maar juist ook kinderen zo'n kaart geven, want dat voorkomt veel gedoe met foto's, aanmelden enzovoorts. Eén keer aanmelden zal uiteraard nodig zijn, maar daarbij kan het dan blijven. Overigens is dan wel legitimatie nodig, want bij twijfel moet men kunnen zien dat de reiziger inderdaad 65 jaar of ouder is. Ik zal het idee in het Landelijk Consumentenoverleg bespreken met de decentrale overheden, de vervoerders en de consumentenorganisaties. Op 20 april zal dit overleg plaatsvinden. Begin mei zullen wij de Kamer informeren over de uitkomsten ervan.

Er is gevraagd of de introductie van een roze ov-chipkaart extra geld kost door de korting voor de reizigers die hiervan gebruik maken. Dat is niet het geval. De korting voor ouderen en kinderen zit namelijk al in het systeem. De korting van de roze ov-chipkaart leidt dus niet tot meer kosten. Er kan wel sprake zijn van extra distributiekosten. Gewone ov-chipkaarten kun je immers uit een apparaat trekken, terwijl voor specifieke kaarten baliehandelingen noodzakelijk zijn. De roze kaart kan dus wel extra inzet van personeel vragen. Er zijn echter nu ook al mensen die specifiek dit werk doen. Ik kan niet inschatten of de introductie van de roze ov-chipkaart tot veel meer kosten op dit front zou leiden, maar ik zal die vraag stellen in het overleg met de vervoerders.

Er zijn vragen gesteld over het grensoverschrijdend vervoer. Kun je in Limburg verder reizen met de ov-chipkaart dan tot de grens? De provincie Limburg overlegt hierover met de regio Noordrijn-Westfalen, met Veolia en met TLS. Dit overleg verkeert in de eerste fase. Men onderzoekt wat technisch mogelijk is. De introductie van een kaart voor grensoverschrijdend verkeer is natuurlijk interessant. De provincie Limburg zou zo'n kaart moeten willen, want het ov is daar uiteraard decentraal belegd. Ik zal de ontwikkelingen op dit punt volgen. Naar ik aanneem zullen de woordvoerders dat langs de decentrale partijlijnen ook doen.

Er is gevraagd of er één loket komt voor vragen en problemen. Uit de resultaten van een van de studies blijkt dat de reiziger via de verschillende kanalen – ik noem het loket, de telefoon, het internet – eenduidige antwoorden en boodschappen krijgt. Toch is er ook behoefte aan één loket. De bedrijven en de overheden onderzoeken hoe dit het beste kan worden gerealiseerd en geïmplementeerd.

Ik heb tijdens het vorige debat gezegd dat ik in de kwestie van de ov-chipkaart voor de buurtbus zou duiken. Ik had daarover toen immers nog niets gehoord, terwijl deze kwestie in de commissie al langer een rol speelde. De fractie van de ChristenUnie heeft in een aantal AO's voor dit punt steeds aandacht gevraagd. De belbus is een vorm van regionaal openbaar vervoer. Deze bus kent echter geen vaste dienstregeling, maar is vraagafhankelijk. Op dit moment is het gebruik kunnen maken van de strippenkaart wel verplicht op de belbussen. In de Eindbeeldstudie Landelijke dekking OV-chipkaart wordt geconcludeerd – dit is vast een voorproefje – dat het logisch is om ook in de buurt- en belbussen met de ov-chipkaart te kunnen betalen. Ik zeg wederom dat dit onder de verantwoordelijkheid valt van de decentrale overheden. Hierover is iets geschreven in de brief van 23 november 2010. Ik zal de regio's hierop blijven aanspreken. Volgens mij zou het kunnen betalen met de ov-chipkaart in de buurtbus gunstig zijn.

In een vorig AO is ook al gesproken over het voor 9 uur gaan reizen en toch na 9 uur korting krijgen. Daarover was toen nogal wat verwarring. Als wij dit willen, moet NS dit technisch mogelijk maken. Het is technisch mogelijk, maar erg complex. Eigenlijk wil NS dit liever niet mogelijk maken. Men zegt: we hebben een totaal systeem van kortingen en tarieven, en daar een stuk uithalen is heel complex. Ik denk dat het wel goed is om deze mogelijkheid in te voeren. De invoering van de ov-chipkaart betekent op dit punt namelijk een achteruitgang voor de reiziger. Als je voor 9 uur gaat reizen, kun je toch korting krijgen na 9 uur, maar daarvoor moet je na 9 uur snel in- en uitchecken. Dat is nogal een gedoe. In de concessie staat op dit moment uiteraard niet dat NS verplicht is deze mogelijkheid technisch te verbeteren. Ik zal hierover wederom met NS in gesprek gaan. Als dat nergens toe leidt, dan zullen we dit soort dingen op een gegeven moment bij concessie moeten regelen.

Er is gevraagd hoe het staat met de uitvoering van de moties over de bewaartermijnen. Ik heb de motie besproken met de consumentenorganisaties. Zij vinden een bewaartermijn van twee jaar acceptabel, omdat ze dit in het belang van de reiziger achten. Het College bescherming persoonsgegevens doet hier bovendien onderzoek naar. Op 15 maart

heeft het CBP de vervoerders gehoord. Naar aanleiding daarvan volgt over zes weken een uitspraak. Als de Kamer het mij toestaat, wil ik die uitspraak afwachten alvorens een reactie mijnerzijds te geven. De heer Slob heeft gevraagd waarom er geen landelijke kortingskaart wordt ingevoerd. De invoering van zo'n kaart zou ik toejuichen. Ik zeg echter wederom dat decentrale overheden hierover afspraken moeten maken. De provincie Friesland, Arriva en NS voeren op dit moment overleg specifiek over het accepteren van voordeelurenabonnementen van NS in Friesland. Naar verwachting hebben zij voor 1 mei a.s. hierover een akkoord bereikt. Dat zou uiteraard heel mooi zijn. NS heeft ook gezegd dat men hierover met de andere regionale spoorvervoerders in gesprek is. De heer Slob heeft aandacht gevraagd voor het stimuleren van de ontwikkeling van een mobiliteitskaart. Die kaart zou niet alleen voor het openbaar vervoer gebruikt moeten kunnen worden, maar ook een rol moeten kunnen spelen bij vervoer per fiets en bij andere activiteiten. Natuurlijk vind ik dit een interessant idee. Wij discussiëren op dit moment echter over de knelpunten die er nog zijn met de ov-chipkaart. Iedere uitbreiding moet gedegen plaatsvinden. Mijns inziens moeten wij dit eerst goed afronden voordat wij hierbij alle andere activiteiten gaan betrekken. Ik ben er echter een voorstander van dat deze kaart ook voor allerlei andere dingen gebruikt kan gaan worden, bijvoorbeeld voor betalingen. NS heeft een landelijke regeling Geld terug bij Vertraging. Het creëren van zo'n regeling voor het regionale ov is een verantwoordelijkheid van de decentrale overheden. Ik zal het voorstel dat in de Kamer is gedaan onder de aandacht brengen van deze overheden. Bij NS bestaat dus al zo'n regeling.

De **voorzitter**: Wij houden een tweede termijn. Elke spreker heeft daarin anderhalve minuut spreektijd.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar antwoorden. Ik hoor haar zeggen dat er inmiddels een landelijke dekking is gerealiseerd van de ov-chipkaart. Wordt ook de Valleilijn al gedekt, dus de lijn Amersfoort-Barneveld-Wageningen? Kunnen mensen de ov-chipkaart al gebruiken op die lijn?

Het lijkt mij goed als de vervoerders en het ministerie een streefcijfer hanteren om het probleem van de incomplete transacties nog breder te bestrijden. Het aantal incomplete transacties moet steeds minder worden. Bovendien moet het geld dat daarmee wordt binnengehaald, op een of andere manier terugkeren naar de reiziger. Kan de minister daarop reageren?

Ik ben uitaard benieuwd naar het standpunt van de heer Monasch. Volgens mij is het echter goed als wij de strippenkaart nog zouden behouden. Wij moeten die strippenkaart nog niet afschaffen, temeer daar er nog veel te veel problemen met de ov-chipkaart. Die problemen moeten eerst worden opgelost. Daarvoor is de commissie-Meijdam ingesteld. Voordat de strippenkaart kan worden afgeschaft, moeten in ieder geval eerst de resultaten van die commissie bekend zijn. Ik zal de Kamer hierover tijdens een VAO om een uitspraak vragen.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar antwoorden. Toch ben ik niet geheel tevreden met die antwoorden. Het is duidelijk dat de fractie van de PVV grote moeite heeft met de ov-chipkaart. Dat weet de minister. Er is ons immers steeds beloofd dat het reizen met de ov-chipkaart niet duurder zou worden, maar het kost gewoon 2,4 mln. per jaar extra. Ik noem Zuid-Holland als voorbeeld. Of je nu met een blauwe of een roze chipkaart reist, reizen met zo'n kaart is gewoon duurder. Dat vindt mijn fractie ongehoord. Het tegendeel is ons beloofd. Wij vragen de minister daarom alsnog om een onafhankelijke kostenbatenanalyse. Die is nodig om ons voldoende inzicht te verschaffen.



Moeten wij op de huidige weg doormodderen? Brengt de nieuwe chip uitkomst? Of moeten wij het hele project maar stoppen? Ik zou willen weten hoeveel dat zou kosten. Verder roep ik nogmaals op – wij hebben het al heel vaak gedaan – om alsjeblieft te stoppen met het verplicht invoeren van de ov-chipkaart. Geef de mensen gewoon de ruimte en de kans om te blijven reizen met de strippenkaart. Laat ze die strippenkaart behouden. In heel Nederland, van Groningen tot Limburg, moeten mensen kunnen blijven reizen met de strippenkaart. Dat zou het beste zijn.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. De minister kondigt in haar brief een studie aan naar het toekomstig landschap voor reizigers met een functiebeperking. Ik ga ervan uit dat zij zelf al heeft nagedacht over de vraag op welke doelgroep die studie precies gericht zal zijn. Het moet dus breder zijn dan de genoemde 1 miljoen. Ontvangt de Kamer de uitkomsten van dat onderzoek en, zo ja, wanneer dan?

Ik kom nog even terug op de problemen in de grensregio's. Ik doelde niet zozeer op de mogelijkheid om over de grens te reizen, als wel op de mogelijkheid om naar Nederland te reizen voor mensen die aan de andere kant van de grens wonen. Volgens mijn informatie uit Limburg kunnen zij noch een anonieme chipkaart, noch een chipkaart op naam kopen.

Ongetwijfeld geldt dit ook voor andere dan de Limburgse regio.

Komt er een digitaal loket voor de incomplete transacties? Verder vind ik het heel aardig dat de minister gaat overleggen met consumentenorganisaties over de bewaartermijn. De Kamer heeft echter een motie over deze bewaartermijn aangenomen. De Tweede Kamer is geen vrijblijvende adviesraad. Volgens de aangenomen motie kan dit worden teruggedraaid. Ik vind het prima als de minister vervolgens met de consumentenorganisaties gaat overleggen. Als die een andere mening hebben, kan dat echter geen reden zijn voor haar om daarom de motie maar niet meer uit te voeren. Wat mijn fractie betreft wordt deze motie dus gewoon uitgevoerd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar antwoorden. Ik sluit mij aan bij de woorden van de heer Haverkamp over de aangenomen motie. Dit gesol met moties moeten wij in de Kamer gewoon niet accepteren. Ik ben blij dat de coalitiepartijen dat nu ook doorhebben.

De minister wil dat «Reiziger» met een hoofdletter wordt geschreven. Die gerichtheid op de reiziger geldt natuurlijk ook bij de introductie van de ov-chipkaart. Langzaam maar zeker komen we ergens, maar er is nog een aantal knelpunten. De ov-chipkaart was bedoeld om het openbaar vervoer klantvriendelijker en toegankelijker te maken zonder dat de reiziger duurder uit zou zijn. De kaart is er niet om de reiziger tegen te werken of het moeilijker te maken. De kaart is niet opgezet als speeltje voor de vervoersbedrijven. Klantvriendelijkheid zonder duurder uit te zijn, is een zaak die voor mijn fractie van belang is. Ik heb het daarbij nog niet eens over de fraude, de problemen met het in- en uitchecken en de problemen voor doelgroepen. Ik ben blij dat de minister de introductie van een roze ov-chipkaart voor ouderen en kinderen in het overleg gaat bespreken. Wij zullen daarover begin mei worden geïnformeerd. Ik ben ook blij dat ze zegt de roze ov-chipkaart gewoon een goed idee te vinden. Dat is het uiteraard ook, zeg ik mede namens de heer Aptroot. Dit is echt een gap. Dit is een aspect van de ov-chipkaart dat we beter moeten regelen. Volgens de minister is ROVER begonnen over de kostenneutraliteit. Dat is niet waar. De heer Kist zegt zelf dat het criterium kostenneutraal voor de reguliere reiziger in Zuid-Holland en Haaglanden niet wordt gehaald. Niet alleen ROVER stelt dit dus, maar ook de heer Kist. Ik vind daarom dat de minister daar serieus op moet ingaan.

Ik ben blij met de toezegging over het voor 9 uur gaan reizen en toch na 9 uur korting krijgen. De minister zal hierover met NS gaan spreken. Ik

neem aan dat de Kamer hierover op korte termijn wordt geïnformeerd. Ik heb gehoord dat het technisch mogelijk is. Dit moet echt te regelen zijn.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik ben op één punt na tevreden met de antwoorden van de minister. Mijn fractie heeft, samen met die van D66, een motie ingediend over de bewaartermijnen. Onze fracties vinden een bewaartermijn van twee jaar voor reizigersgegevens op persoonsniveau idioot lang. In de motie wordt het kabinet verzocht om te bezien of die termijn aanmerkelijk kan worden teruggebracht. Ik wacht verdere actie van het kabinet op dit punt af. Met alle andere punten waarover is gesproken ga ik akkoord.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Volgens mijn fractie moeten we nu echt ophouden met angstscenario's schetsen en moeten we gewoon doorpakken naar één goed systeem. Mijn fractie wil dus niet terug naar de strip, niet terug naar de gulden en niet terug naar de middeleeuwen. We willen gewoon een goed systeem voor de reizigers.

Wij wachten de ontwikkelingen rond de claim van Zuid-Holland met spanning af. Graag ontvangen wij een schriftelijk bericht van de minister als zij een besluit heeft genomen over de afhandeling ervan.

Ik sluit mij aan bij de woorden van mevrouw Van Gent over de heer Kist en de oneerlijke uitsortering van roze en blauwe strippen versus de mensen die de kaart in de bus zelf kopen. Wij willen echt een wat betere onderbouwing op dit punt. Het gegoochel met cijfers op dit punt is echt niet aanvaardbaar.

Ik verzoek de minister ook nog te reageren op het toekennen van de Big Brother Award. Zij hoeft dat wat mij betreft niet nu direct te doen, maar ik ben benieuwd naar de reactie van de minister op het juryrapport. Daarin staat een aantal fikse punten. Die moeten volgens mijn fractie worden weerlegd.

Het belangrijkste punt dat ik heb ingebracht en waarop nog niet door de minister is gereageerd, is het verzoek om de specificaties van het nieuwe systeem openbaar te maken. Is het mogelijk om een peer review te laten verrichten? Als je alles geheim houdt, zal iedere hacker in je zaak duiken en proberen gaatjes te vinden. Als je echter open bent over het slot, kun je de sleutel, de code best geheimhouden. Dat hoort zo. Op die manier kun je wel wat opener zijn over het systeem, dat delen met een grote groep mensen en ervoor zorgen dat hacken minder wordt gestimuleerd.

De vervoersbedrijven en regio's die het goed doen in de in- en uitchecktabel zouden de informatie over hun best practices moeten delen. De minister zal vast nog overleggen met vervoersbedrijven. Hopelijk kan zij tijdens dat overleg deze suggestie van D66 aan de orde stellen.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Er is sprake van geld bij het openbaar vervoer dat te veel is betaald door de reiziger vanwege de ov-chipkaart. In landelijke kranten staat dat het daarbij om ettelijke miljoenen zou gaan. De minister schrijft dat dit een verantwoordelijkheid is van decentrale overheden en vervoersbedrijven. Ons bereikt ook het bericht dat consumentenorganisaties hier helemaal niet bij betrokken zijn en dat niet duidelijk is hoe hoog het bedrag is. Ik heb de minister in mijn eerste termijn al gevraagd of zij hierover meer duidelijkheid kan verschaffen. Die vraag is blijven liggen. De reiziger moet hierbij betrokken worden, net zoals die erbij betrokken wordt als boetes aan NS worden uitgedeeld. Wat is de rol van de reiziger bij de bestemming van die gelden?

Mijn fractie gaat uit van het principe: bij gevaar niet oversteken. Als de mogelijkheid bestaat dat de ov-chipkaart grootschalig wordt gekraakt en er niet afdoende op kan worden gereageerd, dan heeft de goede bestuurder de taak om de betekenis hiervan eerst te onderzoeken voordat wordt overgestoken. Mijn fractie heeft de rapportage goed gelezen. Wij

hebben ook contact gehad met hackers. De minister heeft ons vandaag verzekerd dat dit voor reizigers niet zal leiden tot financiële schade. Bovendien is wederom bevestigd dat de hoogte van het bedrag dat nu met de fraude samenhangt – fraude die helaas op dit soort punten altijd gepleegd zal worden – beperkt van omvang is. Als ik de minister goed heb begrepen, is de fraude zelfs beperkter dan uit de berekeningen in de rapportage naar voren komt. Je kunt dus stellen dat de fraude gelukkig beperkt is gebleven. Als er geen gevaar is, mag je durven oversteken. Mijn fractie vindt daarom dat op dit punt voldoende en zorgvuldig is tegemoetgekomen aan waar in de motie om wordt gevraagd. Wij moeten de vinger aan de pols houden. Als er in de Kamer een andere afweging aan de orde komt, bijvoorbeeld omdat de heer Aptroot en mevrouw Van Gent vinden dat het verzochte bij motie moet worden afgedwongen in plaats van dat wordt gewacht op de uitkomst van het consumentenoverleg, dan zal de PvdA-fractie dat opnieuw afwegen. Aan de motie die door mij is ingediend, is volgens mijn fractie echter voldoende tegemoetgekomen door het kabinet.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Wij kennen allemaal de verantwoordelijkheden bij dit dossier. Ik vind echter dat de minister niet te gemakkelijk mag wegduiken achter de decentrale overheden of de vervoerders. Zij mag niet te gemakkelijk zeggen dat zij er niet over gaat. Net als haar voorgangster heeft zij gezegd dat zij de regierol echt wil oppakken, zeker op de onderdelen waar al te lang sprake is van knelpunten. Ik neem aan dat de Kamer de eerstvolgende rapportage nog voor de zomer ontvangt. Ik hoop van harte dat daarin goede resultaten worden genoemd over de uitbreiding van de Viziriskaart. Met name in de Randstad lopen nogal wat mensen met beperkingen nu vast door de ontwikkelingen. Op dit punt moet echt worden opgetreden en tempo worden gemaakt. Er moet ook duidelijkheid komen over de mogelijkheid om in de buurtbus de ov-chipkaart te gebruiken. De minister heeft terecht het streven naar één landelijke kortingskaart omarmd. Hetzelfde geldt voor één landelijke regeling voor het terugontvangen van geld bij vertraging. Het wordt tijd dat op dergelijke dossiers resultaten worden geboekt doordat de minister haar regierol speelt. Ik hoop mooie resultaten over deze dossiers terug te vinden in de volgende voortgangsbrief. Het is juist dat de mobiliteitskaart nu nog een stip aan de horizon is. Die stip komt echter naar mijn mening wel heel snel dichterbij. Wij zullen hierover mijns inziens zelfs nog dit jaar, of anders begin volgend jaar verder spreken. Ik verwacht daarvan heel veel. Er is al uitgerekend dat de kosten van het zakelijk vervoer hierdoor 1,4 mld. kunnen verminderen. De productiviteit zou met 15 miljoen werkuren kunnen toenemen. De kaart zou ook kunnen leiden tot 300 000 auto's minder in de spits. Dit zijn enkele kengetallen uit het prachtige rapport uit Delft. Zij moeten ook een liberale minister als muziek in de oren klinken. Daarbij komen nog de milieueffecten, waarin zij uiteraard ook is geïnteresseerd. Laten wij dus koers houden en niet meer teruggaan. Laten wij ook hopen dat wij in de komende jaren deze stappen kunnen zetten.

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Op de Valleilijn is de ov-chipkaart nog niet geldig. Ik heb in de eerste termijn al gezegd dat over de situatie op een aantal regionale lijnen wordt geschreven in de voortgangsbrief. Op de Valleilijn zal de ov-chipkaart vermoedelijk eind 2011 of begin 2012 worden ingevoerd. De heer Bashir vroeg of het geld van incomplete transacties teruggaat naar de reizigers. Met de overheden en de vervoerders heb ik afgesproken dat het geld van incomplete transacties zal worden gebruikt om het ov voor de reizigers te verbeteren. Ik zal de ontwikkelingen op dit punt nadrukkelijk in de gaten houden.

De SP-fractie wil wachten met het uitzetten van het NVB tot de conclusies van de commissie-Meijdam bekend zijn. Volgens mij staan die conclusies los van de criteria die wij altijd met elkaar hebben gesteld. Ik zie dus geen relatie tussen de conclusies van deze commissie en het uitzetten van het NVB. De heer Bashir kan daartussen uiteraard weer een verband leggen. Ik ontraad dat. De single check in/check out en de andere vragen die bij de commissie liggen, gaan niet over de fraudekwestie.

De heer De Jong vraagt om een onafhankelijk onderzoek in de vorm van een soort kosten-batenanalyse. Ik heb al gezegd dat de kosten-batenanalyse positief zal uitvallen voor de ov-chipkaart, omdat het fraudebedrag bij de strippenkaart vele malen hoger is en het zwart reizen met het NVB meer voorkomt. Bovendien is er al veel geïnvesteerd in de ov-chipkaart. We kunnen er nog een onderzoeksbureau op zetten, maar zoals bekend is de regering er niet voor om te onderzoeken wat al duidelijk is. Ik zal het onderzoek waar de heer De Jong om vraagt dus niet laten uitvoeren.

Uiteraard ontvangt de Kamer de resultaten van het onderzoek naar de positie van gehandicapten. Ik weet immers dat de Kamer dit nauwkeurig volgt.

Ik heb begrepen dat de motie over de bewaartermijn is aangehouden omdat ik heb gezegd nog in gesprek te zijn met consumentenorganisaties en andere partijen. Als ik dit niet goed heb begrepen, dan hoor ik dat wel. De bedoeling is mij duidelijk. Ik heb al gezegd dat ik hierop over ongeveer zes weken terugkom.

De heer Haverkamp heeft gesproken over problemen met de kaart voor reizigers van over de grens. Het klopt dat buitenlanders in Nederland een ov-chipkaart kunnen kopen. Voor automatisch opladen is echter wel een bankrekening in Nederland nodig. Er is geen verplichting om met de ov-chipkaart te kunnen betalen op de buitenlandse bussen in Nederland. Dit is inderdaad nog een knelpunt. Ik weet ook niet zo snel hoe we dit moeten oplossen. Reizigers hoeven dus op de buitenlandse bussen niet de ov-chipkaart te gebruiken, maar als ze dat wel willen, is dat lastig.

De heer **Haverkamp** (CDA): Het gaat mij om iets anders. Wat gebeurt er met de reiziger die met een bus van Veolia uit Duitsland Nederland in reist? Ik neem aan dat de minister wil dat hij voor de reis in Nederland betaalt. Welke gelegenheid wordt hem daartoe geboden? Gaat de minister dit uitzoeken en de oplossing aan de Kamer laten weten?

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat lijkt mij goed. De commissie-Kist heeft gezegd dat de overgang van strip naar chip voor de reiziger kostenneutraal is. Alle reizen zijn daarvoor bekeken, niet een selectie ervan. De commissie zegt ook dat de gevolgen voor de specifieke reiziger kunnen verschillen. De ene reguliere reiziger is dus beter af, en de andere slechter met de ov-chipkaart. Het is dus een mix, maar het totaal is voor alle reizigers bij elkaar kostenneutraal in Zuid-Holland en in Haaglanden. Ik heb ook al gezegd dat de commissie heeft geadviseerd om het koopgedrag heel goed te monitoren. Als daaruit blijkt dat er sterke afwijkingen zijn van de aannames en van de voorspelling dat de reiziger soms beter en soms slechter af is door de introductie van de ov-chipkaart, dan moeten er volgens de commissie passende maatregelen worden genomen. Het principe is dus dat de introductie voor alle reizigers samen kostenneutraal moet zijn. Daarbij zal het altijd zo zijn dat sommige reizigers erop vooruitgaan en andere erop achteruitgaan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is niet mijn punt. De minister stelt dat alleen ROVER dit zegt. In de conclusies van de commissie-Kist staat gewoon dat de reguliere reiziger 2,4 mln. meer gaat betalen. Dat hebben we niet met elkaar afgesproken. Ik wil dat de minister dat opheldert.

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal de Kamer hierin schriftelijk volledig inzicht verschaffen.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik verzoek de minister om daarbij een onderscheid te maken tussen kostenneutraal en budgetneutraal. Over dat onderscheid gaat het hierbij. Het lijkt erop dat de commissie zich een beetje onder dat onderscheid verschuilt.

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Goed. Ik heb gezegd dat de introductie kostenneutraal zal zijn. De Kamer vraagt of het ook budgetneutraal is, en andersom.

Ik ben niet ingegaan op de opmerkingen over de Big Brother Award, want het is niet het Rijk die deze award heeft gekregen. Ik probeer iedere keer uit te leggen dat ik niet de baas ben van de ov-chipkaart en van NS, maar dat ik wel heel graag ten behoeve van de reiziger wil registreren. Bij de uitreiking van de award is TLS ingegaan op de kritiek. Volgens TLS is het niet terecht dat er een relatie wordt gelegd tussen fraude en privacybescherming, omdat op de chip geen persoonsgegevens staan. Op de chip van een persoonlijke kaart staat alleen de geboortedatum. Men heeft bovendien al besloten om niet een bewaartermijn van zeven jaar te hanteren, maar van twee jaar. Ook heeft TLS gesteld dat die bewaartermijn voor consumentenorganisaties acceptabel is. Dit is dus de reactie van TLS op de toekenning van de Big Brother Award.

Voor de nieuwe chipkaart wordt inderdaad een vorm van een open systeem gehanteerd. De nieuwe chip heeft een open source. Dat is een van de vereisten bij de selectie van de nieuwe chip. Peer review is daarmee mogelijk. Ik twijfel er niet aan dat deze peer review onmiddellijk zal plaatsvinden als de kaart op de markt komt. Diverse partijen zullen dan onderzoeken of deze kaart het houdt.

Er is een vraag gesteld over het digitaal loket. Het is al mogelijk om via internet het saldo op te vragen en om sommige producten via de webshop te bestellen. De producten en het saldo kunnen dan via een automaat worden afgehaald. Een digitaal loket is er dus ten dele al.

De heer Monasch vraagt hoeveel er in totaal te veel wordt betaald door incomplete transacties. Hij vroeg ook of consumenten wel betrokken zijn bij de bestemming van deze gelden. Op dit moment heb ik nog geen inzicht in de hoogte van het bedrag. Ik zal dit uitvragen bij de decentrale overheden. De vervoerders hebben mij wel laten weten dat de overgebleven gelden zullen worden ingezet om maatregelen ten nemen om bijvoorbeeld het niet uitchecken terug te dringen. Voor zover ik weet zijn op dit moment de consumentenorganisaties niet betrokken bij de besteding van deze gelden.

De heer Slob vroeg mij om de resultaten in de rapportages op te nemen. Vanzelfsprekend zal ik dat doen. De volgende voortgangsbrief ontvangt de Kamer dit najaar.

Er zijn veel vragen gesteld, maar uiteindelijk ging het debat uiteraard ook om de vraag of de strippenkaart kan worden uitgezet. Dat is immers mijn taak en mijn rol. In de motie is mij gevraagd dit uitzetten aan te houden totdat er meer duidelijk was over de fraude en een aantal andere zaken. Uit dit debat trek ik de conclusie dat een meerderheid in de Kamer nu voor het uitzetten van de strippenkaart is. Ik zal naar aanleiding daarvan actie ondernemen, tenzij er nu nog iemand opstaat om daarvoor een stokje te steken.

De heer **Bashir** (SP): Ik zou het niet zo doen. Ik stel de minister voor om eerst de uitkomst van het VAO af te wachten dat ik heb aangekondigd.

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, dat is dan het stokje. Toch ben ik blij dat ik voel dat er een meerderheid is in de Kamer die het met mij eens is dat de strippenkaart kan worden uitgezet.

De **voorzitter**: De heer Bashir heeft inderdaad zojuist een VAO aangevraagd. Ik vermoed dat het volgende week al zal worden gehouden.

De minister heeft de volgende toezeggingen gedaan.

- De minister zal de ideeën uit de notitie over de ov-chipkaart en doelgroepen van het lid Van Gent, in het landelijk consumentenoverleg bespreken en de Kamer begin mei over de resultaten daarvan berichten.
- De minister informeert de Kamer over de uitvoering van de motie-Aptroot na afloop van de procedure bij het CBP inzake de privacy bij de ov-chipkaart. Deze informatie komt over ongeveer zes weken naar de Kamer.
- De minister gaat nogmaals met NS in overleg over reizen die vlak voor 9 uur beginnen. Zij overweegt dit bij de concessie te regelen als NS niet positief reageert.

De **voorzitter**: Ik vraag de minister wanneer de Kamer informatie hierover kan verwachten. In ieder geval voor de zomer?

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter, de periode die u nu voorstelt, is veel te lang. Als we dat afspreken, komt de informatie pas over drie maanden. De minister had het zelf over een maand. Laten we zeggen dat we de informatie hierover over maximaal vijf weken ontvangen.

De **voorzitter**: Bij mij begint de zomer begin mei al.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik heb de zomer ook al in m'n bol, maar deze informatie kunnen wij eerder krijgen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De zomer begint op 21 juni. Dan ben ik jarig!

De **voorzitter**: Ja. Over ongeveer vijf weken zal de Kamer deze informatie ontvangen.

- De minister zal in de volgende voortgangsbrief, die dit najaar zal verschijnen, terugkomen op de regelingen voor reizigers met beperkingen, op de buurtbus, op een landelijke kortingskaart voor het spoor en op een landelijke regeling voor geld terug bij vertraging.
- De minister komt schriftelijk terug op de problematiek met de ov-chipkaart in de grensstreken.
- De minister komt schriftelijk terug op de onderbouwing van de commissie-Kist van de kostenneutrale invoering van de ov-chipkaart in Zuid-Holland en Haaglanden. Zij zal daarbij ook ingaan op budgetneutraliteit.

De **voorzitter**: Ik vraag de minister wanneer de Kamer de laatstgenoemde informatie ontvangt.

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal proberen de Kamer deze informatie te sturen voordat het VAO wordt gehouden.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter, ik heb ook nog genoteerd dat de minister zal nagaan hoe hoog het bedrag is van de incomplete transacties. Kunnen wij de gegevens daarover ook ontvangen voordat het VAO wordt gehouden?

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Dit is geen toezegging geweest. Ik heb gesteld dat ik daarin geen inzicht heb. Ik heb niet toegezegd dat ik zou nagaan hoe hoog dat bedrag is.



De heer **Bashir** (SP): Is de minister bereid om dat wel te doen? Wij hebben gevraagd hoe hoog dat bedrag is.

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Daarvoor is een compleet onderzoek nodig.

De heer **Bashir** (SP): Ik had begrepen dat de minister dit zou nagaan bij de vervoerders en de regio's.

De **voorzitter**: Ik concludeer dat dit niet haalbaar is.

De heer **Haverkamp** (CDA): Een rapportage over de positie van gehandicapten is uiteraard aardig, maar ondertussen gaat de minister toch wel de maatregelen nemen die nodig zijn om ervoor te zorgen dat deze mensen niet hoeven te wachten totdat de rapportage is verschenen?

De **voorzitter**: De minister knikt instemmend.