

Vergaderjaar 2011–2012

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 496

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 maart 2012

Hierbij ontvangt u de zesde voortgangsbrief Aanvalsplan OV-chipkaart. Deze brief geeft een actuele stand van zaken van de voortgang in het OV-chipkaart project in het afgelopen half jaar (sinds de vorige voortgangsbrief uit oktober 2011, Kamerstuk II, 23 456, nr. 482). Met deze brief kom ik ook enkele toezeggingen aan uw Kamer na.

Bij brief van 26 januari 2011 is toegezegd om in elke halfjaarlijkse rapportage een overzicht te geven van de percentages incomplete transacties per vervoerder en per decentrale overheid (Kamerstuk II, 23 645, nr. 399). Dit overzicht, voorzien van een toelichting, treft u in bijlage 1 aan¹. Mijn ambtsvoorganger heeft toegezegd dat uw Kamer zal worden geïnformeerd zodra meer informatie beschikbaar is over de bijdrage van de OV-chipkaart aan de bestrijding van zwartrijden. In deze brief wordt daaraan voldaan. Tijdens het mondeling vragenuur van 28 februari 2012 (Handelingen II 2011/12, nr. 56, item 5, blz. 8–9) heb ik uw Kamer toegezegd in maart 2012 de zesde voortgangsbrief OV-chipkaart te doen toekomen. De toezeggingen is ook neergelegd in de brief van de vaste commissie IenM van 29 februari (Kamerstuk II, 23 645, nr. 494). Hierbij voldoe ik graag aan dit verzoek.

In deze voortgangsbrief ga ik tevens in op de motie Aptroot-Verhoeven (Kamerstuk, 23 645, nr. 490) over bewaartermijnen van reisgegevens. Daarnaast ga ik ook in op de huidige stand van zaken van het kwartiermaken door de heer Meijdam. Vanwege de diverse ontwikkelingen rond TLS heb ik de heer Meijdam gevraagd het vraagstuk rond TLS nadrukkelijk mee te nemen. De kwartiermaker is hierover in gesprek met partijen. Vanwege de complexiteit van het vraagstuk loopt het proces hierdoor helaas enige vertraging op. De gesprekken zijn erop gericht om uw kamer eind april te informeren over de inhoudelijke richting met betrekking tot de permanente structuur. Dan treed ik graag met uw Kamer hierover in overleg

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

In mijn vorige voortgangsbrief heb ik u geïnformeerd over de stand van zaken van de moties, toezeggingen en wensen van uw Kamer tijdens mijn

ministersperiode. Voor een aantal acties zijn de stadsregio's, provincies, stads- en streekvervoerders verantwoordelijk. Daarom heb ik uw Kamer, als bijlage bij de vijfde voortgangsbrief, de reactie gestuurd van het zogenoemde Regionaal Openbaar Vervoer Beraad (ROVB) ten aanzien van de verschillende actiepunten. Het ROVB is een samenwerkingsverband van de stadsregio's, provincies, stads- en streekvervoerders. Het ROV-Beraad heeft mij laten weten eind deze maand een actualisatie van hun eerdere brief aan mij te zullen sturen. Na ontvangst hiervan zal ik uw Kamer zo spoedig mogelijk, maar nog voor het geplande Algemeen Overleg van 3 april 2012, een afschrift van deze brief doen toekomen.

Algemeen

Met het uitzetten van het NVB in de resterende regio's is een belangrijke mijlpaal bereikt in het OV-chipkaart project. Op 3 november 2011 is ook in de provincies Noord-Brabant, Utrecht, Groningen en Drenthe, Bestuur Regio Utrecht en Samenwerkingsverband Regio Eindhoven het Nationaal VervoerBewijs (NVB) uitgezet. De volledige invoering van de OV-chipkaart in het stads- en streekvervoer per bus, tram en metro is hiermee een feit. TLS heeft al meer dan 13 miljoen OV-chipkaarten geproduceerd. Per week worden 35 miljoen handelingen met de OV-chipkaart uitgevoerd, zoals in- en uitchecken en saldo opladen. In 2011 hebben er in totaal 1,3 miljard transacties plaatsgevonden.

Met het definitieve afscheid van de strippenkaart is de ontwikkeling van de OV-chipkaart echter nog niet geheel afgerond. Naast het proces van afschaffing van het papieren treinkaartje zijn er nog verbeteringen in functionaliteit en gemak nodig en is een aantal daarvan al gepland. De doorontwikkeling van de OV-chipkaart blijft namelijk een continu proces. Reizigers lopen nu bijvoorbeeld aan tegen het feit dat ze bij sommige vervoerders wel en bij andere vervoerders geen verchipt abonnement kunnen gebruiken. Deze reizigers kunnen beter bediend worden met duidelijke en adequate informatie, zowel bij de aanschaf van een abonnement als bij het gebruik daarvan.

Ook wordt de periode van maximaal 3 weken voor vervanging van een OV-chipkaart bij verlies, diefstal of defect terecht als te lang ervaren. Het is daarom goed dat TLS heeft aangegeven dat het versnellen van dit proces een speerpunt voor de komende periode is. In de afgelopen maanden is ook een aantal concrete verbeteringen al gerealiseerd. De teksten op de TLS website (www.ov-chipkaart.nl) zijn herzien en de look-and-feel van de website is veranderd, waardoor de site overzichtelijker en toegankelijker is gemaakt. Ook zijn er extra producten aan de webshop toegevoegd. Verder heeft de website het oranje logo «Drempelvrij – Goed op weg» behaald. De website is hiermee toegankelijker geworden voor iedereen en met name voor bezoekers met een functionele beperking. Het verbeteren van de website is een blijvend proces gericht op het uitbreiden en optimaliseren van de service aan de reiziger. Zo werkt TLS bijvoorbeeld aan de mogelijkheid van een online transactieoverzicht voor anonieme kaarten.

Daarnaast heeft TLS aangegeven dat voor kaarten die geproduceerd zijn vanaf 1 augustus 2011 (anonieme kaarten) en 1 oktober 2011 (persoonlijke kaarten) in geval van een onzichtbaar defect kosteloos worden vervangen. Vooruitgang is er ook geboekt voor reizigers die vanuit België, Luxemburg en Duitsland in Nederland van het OV gebruik willen maken. Voor deze reizigers kent www.ov-chipkaart.nl inmiddels de mogelijkheid om een persoonlijke kaart aan te vragen en te betalen met creditcard of Paypal. De kaarthouder kan dan ook, net als kaarthouders in Nederland, een online transactieoverzicht raadplegen. Ook is het mogelijk om de Klantenservice OV-chipkaart te bereiken via een nationaal nummer in deze landen.

Hierna ga ik in op de voortgang op een aantal specifieke terreinen van de OV-chipkaart.

1 Uitrol OV-chipkaart

Uitzetten NVB

Zoals hierboven gemeld is op 3 november 2011 in de laatste regio's het NVB uitgezet en is de strippenkaart definitief uit al het OV in Nederland verdwenen. De overgang van «strip naar chip» is zonder noemenswaardige problemen verlopen.

Reizen met de OV-chipkaart in de trein

De introductie van de OV-chipkaart verloopt bij NS stapsgewijs. NS streeft ernaar om in de consumentenmarkt aan het einde van dit jaar 90% van de reizen te laten verlopen via de chipkaart. Naast het reizen op saldo dat sinds oktober 2009 mogelijk is, heeft NS in augustus vorig jaar nieuwe producten geïntroduceerd op de OV-chipkaart. Inmiddels worden sinds 23 februari jl. alle nieuwe abonnementen die NS hanteert ook geaccepteerd bij de overige treinvervoerders. Dit vergroot het gemak en de aantrekkelijkheid van deze producten voor de reiziger.

Op dit moment wordt de helft van de reizen bij NS met de chipkaart gedaan. Voor het eind van het jaar zal een aantal producten, zoals de Railrunner nog worden «verchipt». Daarnaast overweegt NS de enkele reis op de chipkaart te introduceren met als doel tegemoet te komen aan de behoefte van incidentele reizigers en een aantal specifieke doelgroepen. NS zou daarmee voorkomen dat deze doelgroep een basistarief van € 20 op hun chipkaart moeten hebben. NS zal dit in overleg met consumentenorganisaties en andere treinvervoerders verder onderzoeken en uitwerken.

Het afschaffen van papieren kaartjes zal pas plaatsvinden nadat het dubbel opstaptarief in de treinrailketen is opgelost en zal gefaseerd plaatsvinden. Voor de zomer zal ik uw Kamer nadere informatie verschaffen over het uitfasen van het papieren treinkaartje. De planning zal intensief besproken worden met de consumentenorganisaties.

2 Privacy

De motie Aptroot/Verhoeven (Kamerstuk II 23 645, nr. 490) constateert dat de vervoerders individuele reisgegevens 18 maanden bewaren en gebruiken voor commerciële doeleinden en *«verzoekt de regering de Kamer een voorstel voor te leggen waarbij de bewaartermijn wordt beperkt tot drie maanden, tenzij de ov-chipkaarthouder zelf kiest voor een langere bewaartermijn»*.

De inzet van de motie is helder en met uw Kamer ben ik van mening dat de privacy van reizigers goed gewaarborgd moet zijn, waarbij eveneens de keuzevrijheid van de reiziger van belang is.

Samen met de vervoerders heb ik de voor- en nadelen van de motie in beeld gebracht. Op basis daarvan ga ik nu het gesprek aan met het College Bescherming Persoonsgegevens (Cbp). Het Cbp ziet er, vanuit haar rol als toezichthouder, namelijk op toe dat vervoerbedrijven zich houden aan de privacy wetgeving; ik heb hierbij geen formele bevoegdheden. In het gesprek met het Cbp zal ik onderzoeken hoe aan de wens van uw Kamer invulling kan worden gegeven. Voor de zomer 2012 zal ik uw Kamer over de uitkomsten hiervan nader informeren.

3 Toegankelijkheid

Eindbeeld OV-chipkaart: aanpassingen voor mensen met een functiebeperking

In mijn vorige voortgangsbrief heb ik u uitvoerig verslag gedaan van de inventarisatie die ik heb laten uitvoeren naar de realisatie van het eindbeeld OV-chipkaart als geheel. Ik heb u gemeld dat bij de aanbevelingen uit de eindbeeldstudie «Toekomstig landschap voor reizigers met een functiebeperking» nog een nadere uitwerking nodig is. Deze uitwerking is inmiddels een stap verder. De eindbeeldstudie van vervoerders en consumentenorganisaties stelt een pakket van maatregelen voor, waarvan de kosten volgens een grove schatting kunnen oplopen tot een kwart miljard euro. Voor alle partijen geldt dat deze middelen niet zonder meer voorhanden zijn, en er keuzes gemaakt moeten worden welke maatregelen er op korte en middellange termijn uitgevoerd kunnen worden. Het rijk doet ter ondersteuning hiervoor bovendien een nadere probleemanalyse, waarin vooral gekeken wordt wat de exacte aard en omvang van de problemen is voor de meest kwetsbare groepen. Er is met alle Regiegroepartijen een pad uitgestippeld om tot de keuze en implementatie van concrete oplossingen te komen. Alle partijen zijn zich ervan bewust dat hier nog een opgave ligt. Vervoerders, TLS, decentrale overheden en het rijk werken hierbij samen, waarbij het rijk de regie over het geheel heeft.

In dit kader is naar verwachting begin april een plan gereed voor de maatregelen op het vlak van communicatie en training die de eindbeeldstudie aanbeveelt. Daarnaast hebben vervoerders en TLS een begin gemaakt met de aanpak van de uniformering van instellingen van kaartlezers en beeldschermen. Niet alle vervoerders gebruiken hetzelfde type en merk apparatuur. Vervoerders zoeken uit welke instellingen in de bestaande apparatuur kunnen worden aangepast en tegen welke kosten. Ook dit maakt deel uit van de aanbevelingen van de eindbeeldstudie.

Ik heb de heer Meijdam gevraagd de regie over het geheel van mogelijke maatregelen op zich te nemen. Deze regie wordt overgedragen aan de permanente structuur zodra dit mogelijk is. Het plan van aanpak, dat in overleg met alle betrokkenen wordt opgesteld, richt zich op een integrale aanpak, waarin ook de toekomst van het zogenaamde Vizirisproduct een plaats heeft gekregen. Het plan moet ervoor zorgen dat er realistische besluiten worden genomen over maatregelen om het OV-chipkaart-systeem voor mensen met een functiebeperking, en daarmee mogelijk ook voor andere reizigers, gebruiksvriendelijker te maken. Het streven is erop gericht dat aan het einde van dit jaar de hiervoor genoemde concrete verbeteringen in gang zijn gezet, zoals rond kaartlezers, beeldschermen, communicatie en training, en dat er dan ook meer duidelijkheid is over de maatregelen die op middellange en lange termijn nodig zijn. Voor de (middel-) lange termijnmaatregelen die de vervanging van (onderdelen van) poortjes en paaltjes vergen, ligt het voor de hand ze te regelen bij de start van een nieuwe vervoersconcessie. Ten aanzien van de toekomst van het Vizirisproduct en de uitbreiding naar overige houders van een OV-begeleiderskaart heb ik uw Kamer eerder laten weten daar positief tegenover te staan, en heb ik dit ter besluitvorming neergelegd bij decentrale overheden en hun vervoerders. Partijen hebben mij aangegeven dat de besluitvorming hierover op 28 maart 2012 plaatsvindt. De schriftelijke bevestiging door het ROVB hierover zal ik u zo spoedig mogelijk en voorafgaand aan het Algemeen Overleg Openbaar Vervoer van 3 april a.s. toezenden.

4 Stand van zaken kwartiermaker Meijdam

De kwartiermaker heeft opdracht gekregen om te komen tot een concrete oplossing voor het probleem van het *dubbel opstaptarief* in de treinrailketen. Daarnaast zal de kwartiermaker nader onderzoek uitvoeren naar *enkelvoudig in- en uitchecken* in de treinrailketen. Ook komt de kwartiermaker met voorstellen voor een *structuur*, die zorg draagt voor een krachtige coördinatie en effectieve en efficiënte besluitvorming betreffende de OV-chipkaart op terreinen die concessie overstijgend zijn en die landelijk impact hebben. Daarbij is specifiek aandacht gevraagd voor de rol en positie van TLS.

Dubbel opstaptarief

De oplossing voor het dubbele opstaptarief is in zicht. De vervoerbedrijven hebben voor het opheffen van het dubbel opstaptarief in de treinrailketen op 13 februari 2012 een concept plan van aanpak gepresenteerd. Het plan van aanpak voorziet in een oplossing voor het reizen op saldo (voltarief) en voor het reizen op de landelijke geldende treinproducten. Met andere woorden: wanneer de reiziger voor de volledige reis op een landelijk geldend treinproduct reist, betaalt de reiziger slechts één maal het opstaptarief. Net als bij het papieren treinkaartje, toen de reiziger voor zijn hele reis hetzelfde kaartje gebruikte.

Wanneer in mei overeenstemming is over de oplossing voor het dubbel opstaptarief en de bijbehorende concessieafspraken, dan is realisatie van de oplossing mogelijk per september 2012. Zowel concessieverleners als concessiehouders hebben hun commitment voor deze planning uitgesproken.

De eenmalige kosten voor de technische implementatie van de oplossing worden gedragen door de concessiehouders, mits deze kosten in alle redelijkheid binnen de operationele kosten vallen.

Het oplossen van het dubbel opstaptarief leidt echter ook tot lagere opbrengsten voor de vervoerbedrijven. Dit kan eventueel van invloed zijn op de contractuele afspraken tussen concessieverlener en concessiehouder. Concessies zijn afgesloten met bepaalde verwachtingen betreffende de opbrengsten. Concessieverleners en concessiehouders zijn hierover constructief met elkaar in gesprek. In mei moeten partijen over de betreffende concessieafspraken een besluit nemen. De kwartiermaker volgt dit proces. Daar waar afspraken overstijgend aan de concessie moeten worden gemaakt, coördineert de kwartiermaker deze afspraken.

Er is afgesproken om in een tweede fase ook te onderzoeken of het dubbel opstaptarief kan worden opgelost voor reizigers die op regionale lijnen reizen met een regionaal kortingsproduct en daarna doorreizen op het hoofdrailnet (of vice versa). Deze groep reizigers kocht in het verleden twee verschillende kaartjes en betaalde daarmee ook voor de invoering van de OV-chipkaart een dubbel opstaptarief. De nu gekozen technische oplossing houdt de mogelijkheid om het dubbel opstaptarief ook voor deze groep reizigers op te lossen open.

Het oplossen van het dubbel opstaptarief voor «Reizen op Rekening», het nieuwe product voor de zakelijke markt, vindt plaats in fase 2 (2013), nadat het probleem voor de consumentenmarkt is opgelost.

Enkelvoudig in- en uitchecken

Zoals besproken met uw Kamer is de kwartiermaker gestart met een onderzoek naar de maakbaarheid, de financiering, de samenhang met issues die voortkomen uit decentralisatieregelgeving (zoals tariefvrijheid en «samenloop op het spoor») en de doorlooptijd van het proces tot invoering van enkelvoudig in- en uitchecken in de treinrailketen. Uitgangspunt blijft om te komen tot single check in check out indien economisch, technisch en maatschappelijk de haalbaarheid blijkt uit dit onderzoek.

Het onderzoek richt zicht in eerste instantie op het in beeld brengen van de kwalitatieve effecten, waaraan vervolgens kosten baten analyses worden gekoppeld. Zoals eerder gemeld zullen eind 2012 de onderzoeksresultaten worden gepresenteerd ter voorbereiding van de besluitvorming.

Structuur

De kwartiermaker heeft, zoals besproken met uw Kamer, modellen uitgewerkt voor de structuur. Eind maart vindt bestuurlijk overleg plaats met decentrale overheden, vervoerders en consumenten over deze modellen. De gesprekken zijn erop gericht om uw kamer eind april te informeren over de inhoudelijke richting met betrekking tot de permanente structuur.

Daarnaast is bij de uitwerking van de modellen voor de permanente structuur en haar varianten specifieke aandacht voor de rol en positie van TLS.

TLS heeft voor de OV-chipkaart verschillende taken. Zo stelt TLS de technische specificaties op waaraan het systeem moet voldoen (de standaard), op welke wijze partijen hier mee om moeten gaan of wie toegang heeft tot het systeem (de spelregels). Daarnaast is TLS onder andere ook de transactieoverwerker en de kaartuitgever en daarmee een deelnemer in het systeem.

Ten behoeve van marktwerking, innovatie en transparantie wordt het bepalen van de technische specificaties en de spelregels in de nieuwe structuur gescheiden van de transactieoverwerker en kaartuitgever activiteiten.

De aandeelhouders van TLS hebben op 20 februari 2012 per brief hun zienswijze en visie gegeven op de toekomst van TLS in relatie tot de denkrichtingen voor de permanente structuur. De kwartiermaker is in gesprek met de aandeelhouders over de inhoud van deze brief. Zij hebben het gesprek over de exacte omvang en formulering van taken die overgedragen dienen te worden nog niet kunnen afronden. Gelijktijdig met de permanente structuur zal de kamer geïnformeerd worden over de zienswijze van de kwartiermaker met betrekking tot de toekomst van TLS.

5 Tarieven

Bij de beantwoording van de vragen van het lid Monasch over de verhoging van prijzen in het stad/streekvervoer, heb ik u geïnformeerd over voornemen van decentrale overheden om de prijzen van een aantal abonnementen, waaronder het stad/streeksupplement, te verhogen (ah-tk-20112012, 1368).

De stad/streksupplementen vormen een beperkt deel van de totale overgang van «strip naar chip». De decentrale overheden hebben mij laten weten dat het de bedoeling was om op 1 januari 2012 een vervangend product («altijd korting/altijd voordeel») in te voeren. Toen eind oktober 2011 bleek dat dit niet mogelijk was, hebben de overheden besloten om de oude kaartsoorten tijdelijk te handhaven. Wel zijn daarbij de tarieven van de supplementen meer in lijn gebracht met de tarieven van de aanverwante (ster)abonnementen, zodat het volgens de overheden meer in reële verhouding staat tot de geboden vervoerwaarde. De opbrengsten van de stad/streksupplementen komen overigens voor meer dan 40% terecht in de stadsregio's Rotterdam en Amsterdam, die niet meer gehouden zijn aan de tariefroost.

Zoals ik uw Kamer eerder al heb aangegeven, acht ik tariefsverhoging in het stad- en streekvervoer in beginsel gerechtvaardigd in het licht van de op lange termijn gewenste verhoging van de kostendekkingsgraad. De invulling hiervan moet uiteraard wel passen binnen de gezamenlijk gemaakte afspraken, zoals een jaar tariefroost (afgesproken in het Aanvalsplan OV-chipkaart) en tijdige advisering door consumentenorganisaties. Dit is nu niet gebeurd voor de stad/streek-supplementen. In verschillende gesprekken en brieven met partijen heb ik de overheden aangesproken op het hanteren van de afspraak over tariefroost en op de wettelijke adviesplicht van consumentenorganisaties ten aanzien van de tarieven in het openbaar vervoer. Ik ga ervan uit dat partijen voorgaande situatie in de toekomst zullen voorkomen.

6 Beveiliging

TLS heeft aangegeven dat het aantal gemanipuleerde OV-chipkaarten waarmee wordt gereisd verder is afgenomen. Dagelijks zijn dit tussen 10 en 15 kaarten. Het betreft vrijwel allemaal anonieme OV-chipkaarten. Verder geeft TLS aan dat er zich geen nieuwe fraudescenario's hebben voorgedaan. Fraude met persoonsgebonden kaarten, fraude met producten en fraude door de «nep checkin» zijn alle zeer beperkt. Wanneer het reizen met een gemanipuleerde OV-chipkaart wordt gedetecteerd, wordt deze kaart op de blokkeringlijst geplaatst en bij eerstvolgend gebruik geblokkeerd. Bij veel vervoerders wordt in geval van fraude inmiddels een wijze van blokkeren gebruikt die niet ongedaan kan worden gemaakt. De verwachting is dat deze wijze van blokkeren per eind 2012 bij alle vervoerders is ingevoerd. Van alle fraude met persoonsgebonden OV-chipkaarten is aangifte gedaan.

Alle nieuwe en vervangende OV-chipkaarten, zowel persoonlijke als anonieme kaarten, zijn voorzien van de nieuwe chip (Infineon SLE66) waarmee voornoemde fraude niet mogelijk is. Parallel hieraan werkt TLS aan de volgende stap in het migratieplan. TLS verwacht dat deze stap eind 2012 kan worden gezet door de introductie van een chip (eveneens van Infineon) die de mogelijkheid heeft om in veilige modus te werken. Hierdoor werken alle huidige bekende fraudescenario's niet meer. Ook deze chip zal gefaseerd door natuurlijke vervanging worden ingevoerd.

7 Zwartrijden

Door mijn voorganger is aan uw Kamer toegezegd dat uw Kamer zal worden geïnformeerd zodra meer informatie beschikbaar is over de bijdrage van de OV-chipkaart aan de bestrijding van zwartrijden. Met de OV-chipkaart wordt immers onder meer beoogd het zwartrijden te verminderen en daarmee de sociale veiligheid te vergroten.

Sinds 2004 wordt de monitor «zwartrijden in het stads- en streekvervoer» uitgevoerd. Deze landelijke monitor laat sinds de nulmeting in 2004 een wisselend beeld zien per modaliteit. Bij gesloten systemen, zoals de metro, is het percentage zwartrijders de afgelopen jaren gedaald. De OV-chipkaart heeft een positieve bijdrage geleverd aan het terugdringen van het zwartrijden. De omvang van deze bijdrage is niet specifiek aan te geven. Dit omdat er ook andere maatregelen genomen zijn die een positieve uitwerking hebben gehad, zoals de handhaving (inzet van mensen en cameratoezicht). Deze positieve ontwikkeling is niet direct van toepassing in (meer) open systemen, zoals bus en tram. Zo blijkt het percentage zwartrijden volgens decentrale overheden niet overal te dalen, maar in sommige situaties ook te stijgen.

Zowel RET als GVB doen onderzoek naar een andere meetmethodiek voor zwartrijden. Het streven is om een landelijk gelijke meetmethodiek te ontwikkelen. Uit de eigen metingen van RET blijkt dat vóór de invoering van de OV-chipkaart en de poortjes op de metrostations in Rotterdam het percentage zwartrijden in de metro boven de 10% lag. Nu, enkele jaren na de invoering van de OV-chipkaart en de poortjes, is het percentage zwartrijden in de metro circa 1,5%. Hoe groot het specifieke aandeel van de chipkaart in de forse daling is kan niet uit de bestaande onderzoeken worden afgeleid.

Ook in de Rotterdams tram en bus is er een daling van zwartrijders. In 2008 was het percentage zwartrijders in de tram 4,13% en bus 1,36%. In 2011 zijn dat respectievelijk 3,14% zwartrijders in de tram en 0,36% in de bus.

Met het voorgaande beschouw ik de toezegging van mijn voorganger over de bijdrage van de OV-chipkaart aan het terugdringen van zwartrijden als afgedaan.

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