

Vergaderjaar 2008–2009

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 306

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 16 juli 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 17 juni 2009 overleg gevoerd met staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat en viceminister-president, minister Bos van Financiën over:

- **schriftelijke vragen van het lid Roemer d.d. 23 maart 2009 over de aanvraag van de egi-status voor de ov-chipkaart, die nog altijd niet verleend is, terwijl de aanvraag van Trans Link Systems (TLS) reeds op 3 september 2008 bij De Nederlandse Bank (DNB) is ingediend (Aanhangsel der Handelingen, vergaderjaar 2008–2009, nr. 2609);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 7 april 2009 inzake de aanbidding van het rapport «Evaluatie ov-chipkaart Rotterdam» (23 645, nr. 289);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 12 juni 2009 inzake de beantwoording van vragen van de commissie over de evaluatie van de ov-chipkaart in Rotterdam (23 645, nr. 298);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 18 mei 2009 inzake de beantwoording van vragen van de commissie inzake pinpasfraude bij automaten van de NS (28 642, nr. 44);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 28 mei 2009 over de stand van zaken van de uitrolplanning voor de ov-chipkaart en het overleg met de consumentenorganisaties over het eindbeeld (23 645, nr. 294);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 28 mei 2009 over het uitzetten van het Nationaal Vervoerbewijs in de Amsterdamse metro (23 645, nr. 293);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 29 mei 2009 over het rapport van de commissie-Kist II over de ov-chipkaart (23 645, nr. 292);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 12 juni 2009 met de reactie op het artikel in Trouw van 9 juni 2009 getiteld «Onderzoek ov-chip moet opnieuw» (23 645, nr. 297);**
- **de voortgangsbrief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 15 juni 2009 over het Aanvalsplan ov-chipkaart (23 645, nr. 296).**

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Van Heugten (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA) en Linhard (PvdA).

Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Sterk (CDA), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besse-link (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA) en Depla (PvdA).

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

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

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

Voorzitter: Haverkamp

Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Aptroot, Cramer, Van Gent, Van der Ham, Haverkamp, Madlener, Mastwijk, Roefs, Roemer,

en staatssecretaris Huizinga-Heringa en minister Bos, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministerie.

De **voorzitter**: Welkom. Op de agenda staat de ov-chipkaart. Dit overleg duurt twee uur. De minister van Financiën heeft aangegeven dat hij nog andere verplichtingen heeft. Ik stel daarom voor dat wij eerst een rondje egi-status (elektronischgeldinstelling) doen en daarna de overige onderwerpen behandelen. Ik heb begrepen dat de leden redelijk wat spreektijd nodig hebben, maar wij moeten ook op tijd klaar zijn. Daarom stel ik voor dat de leden in eerste termijn totaal vijf minuten spreektijd krijgen. Als zij die allemaal opgebruiken voor het onderwerp egi, dan is hun tijd ook gewoon op. De leden mogen elkaar één keer interrumpen en de bewindslieden twee keer.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Goed nieuws voor het kabinet, want de egi-status is gelukkig niet nodig. Het had anders een heel groot probleem gehad. De egi-vergunningaanvraag is een goede toets op de veiligheid van een betaalmiddel. Trans Link Systems (TLS) is met de ov-chipkaart niet vergunningplichtig als egi, zo blijkt uit de reactie van De Nederlandsche Bank (DNB). Toch is de veiligheid van de chipkaart erg belangrijk. Wij weten allemaal dat die gekraakt is. Is het geen goed idee om DNB de veiligheid alsnog te laten toetsen? Ik heb daar namelijk grote twijfels over. De egi-check is natuurlijk wel heel nuttig. Is de minister bereid om te onderzoeken of de chipkaart voldoet of kan gaan voldoen aan de eisen voor de egi-status?

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. De staatssecretaris verbond twee voorwaarden aan het uitzetten van de strippenkaart in de Amsterdamse metro: een goede evaluatie en de egi-status. Voldaan moest worden aan de eisen van een wettig betaalmiddel oftewel de kwaliteitseisen voor de egi-status van DNB. Er is jarenlang gestreden om deze vergunning te verkrijgen, maar DNB heeft haar nooit gegeven. Dat is terecht, want de kaart is nog steeds onveilig. Mijn ov-chipkaart is voor de ogen van mijn collega's gekraakt en dat is nog eens dunnetjes overgedaan op RTV Rijnmond. Omdat DNB de vergunning maar niet wilde geven, is een andere truc bedacht. In de Europese richtlijn voor prudentieel toezicht op elektronischgeldinstellingen is één kleine uitzondering gemaakt en u allen raadt het al: alleen openbaarvervoerbedrijven hoeven niet daaraan te voldoen waar alle andere officiële betaalmiddelen wel aan moeten voldoen. Er is een uitzondering gemaakt voor zogenaamde limited networks. Dat een afgesloten metrosysteem hieronder valt, snap ik, maar het gehele openbaar vervoer in Nederland, dus bus, tram, metro en het complete spoor, is toch geen limited network?

Ik vind het onbegrijpelijk dat het kabinet denkt hiermee weg te komen. In deze tijden waarin blijkt dat financieel toezicht hard nodig is, gaat de minister akkoord met het vrijstellen van een ov-chipkaart waar straks miljoenen mensen gebruik van maken en waar honderden miljoenen euro's aan reistegoeden op circuleren. Gaat de minister er echt mee akkoord dat TLS en daarmee de ov-chipkaart niet hoeft te voldoen aan de eisen die worden gesteld aan een wettig betaalmiddel?

De staatssecretaris heeft als voorwaarde gesteld dat de vergunning verleend moest worden. Ik mag aannemen dat het haar ging om de kwaliteit, om de betrouwbaarheid van de kaart, en niet alleen om het papiertje. De kaart voldeed niet aan de eisen en daarom kreeg TLS de vergunning

niet. De Kamer is steeds voorgehouden dat De Nederlandsche Bank nog geen waardeoordeel heeft gegeven. Ik zou daarom deze conclusie niet mogen trekken. Ik krijg echter steeds meer aanwijzingen dat het toch anders zit. Ik citeer een notitie van TLS aan de raad van commissarissen uit 2004: Momenteel is TLS met DNB in gesprek om een traject af te spreken om de vergunning te verkrijgen. DNB heeft reeds mondeling aangegeven mee te zullen werken aan een vergunningverlening binnen een jaar, mits TLS zijn huiswerk doet. Einde citaat. Hier zit geen woord Spaans bij. TLS heeft wel degelijk geprobeerd om de vergunning te krijgen en DNB heeft wel degelijk aangegeven te toetsen, maar de vergunning is nooit verkregen omdat de kaart niet voldoet aan de veiligheidseisen voor een wettig betaalmiddel. Met die kaart sturen wij straks miljoenen reizigers op pad. Zo'n betaalmiddel wordt geaccepteerd door de minister van Financiën. Sterker nog, uit alles blijkt dat hij er zelfs voor gelobbyd heeft om de kwaliteitseisen te schrappen. De SP wil dat de kaart voldoet aan de strenge eisen die er zijn om de veiligheid te maximaliseren. Ik wil een helder antwoord op de volgende vragen. Waarom is de minister akkoord gegaan? Neemt hij de politieke verantwoordelijkheid als het toch fout gaat?

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. De D66-fractie is positief over de ov-chipkaart, maar zij heeft de afgelopen jaren, vaak samen met de SP-fractie, veel vragen gesteld over de egi-status. Nu lijkt de lucht geklaard. Ik zeg niet voor niets «lijkt», want ik zet er wel degelijk vraagtekens bij. De heer Roemer zegt terecht dat een uitzondering is bedongen, waar we ook maar direct gebruik van maken. Is dat wel zuiver? De staatssecretaris schrijft in haar brief dat DNB vindt dat TLS geen elektronisch-geldinstelling is en dus geen vergunning nodig heeft. Dat is een magere mededeling, ondanks de eerdere antwoorden op dit punt van Financiën. DNB vindt de egi-vergunning niet nodig, maar hoe zit het met de wensen van TLS, nu maar ook in de toekomst? Als TLS ook andere laagwaardige elektronische betaaltransacties gaat faciliteren, zoals het afrekenen met de ov-chipkaart van een kop koffie en een krantje, dan heeft TLS die status alsnog nodig. Zijn opbrengsten uit dergelijke transacties van belang voor de businesscase? Wie toetst anders op belangrijke zaken die sowieso in de gaten moeten worden gehouden? Hoe wordt de betrouwbaarheid en continuïteit van het elektronisch betalingsverkeer gewaarborgd? Ik begrijp dat de omloop, de zogenaamde float, tot 6 mln. mag oplopen. Welke afspraken zijn gemaakt omtrent float en het beheer daarvan? Hoe wordt de float belegd? Wie voert het beleid en hoe worden eventueel opbrengsten en tekorten verdeeld die als gevolg van bijvoorbeeld fraude of discutabel beleggingsbeleid kunnen ontstaan?

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik sluit mij aan bij de vragen van de heer Van der Ham over wat er gebeurt als we straks krantje-croissantje gaan afrekenen met de ov-chipkaart. Een andere vraag die bij mijn fractie is opgekomen, is of het departement of DNB niet had kunnen voorzien dat in Europa werd gewerkt aan het niet nodig zijn van de egi-status voor de chipkaart. Dat heeft mij namelijk wel wat verbaasd.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Omdat het eventueel nodig is voor aanvullende diensten of producten, maar vooral omdat de ov-chipkaart gewoon veilig moet zijn, vinden wij dat, zelfs als het nu niet nodig zou zijn, de ov-chipkaart aan alle eisen van de egi-status moet voldoen. Wij willen dus toch dat traject doorlopen, zodat wij zeker weten, en ook tegen alle gebruikers kunnen zeggen, dat het een veilig betaalmiddel is.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. In dit debat maar ook in eerdere debatten is al veel gezegd over egi-status. Met de collega's meen

ik dat de egi-status nodig is als er andere diensten op de kaart komen te staan dan alleen het openbaar vervoer. Dat is echter een verantwoordelijkheid voor de vervoerders. Het op het station gebruiken van de kaart voor bijvoorbeeld het kopen van een broodje, of krantje-croissantje, zoals collega Mastwijk zo mooi zegt, is wel degelijk een meerwaarde voor de klant die buiten de ov-waarde valt. Hoe houdt de minister in de gaten op welk moment de egi-status toch noodzakelijk geacht wordt?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. In de ogen van de GroenLinks-fractie begint de gang van zaken rond de vraag of de zogenaamde egi-status voor de chipkaart nodig is, de vorm van een klucht aan te nemen. Eerst zou de egi-status niet nodig zijn, toen bij nader inzien wel en nu weer niet. De Nederlandsche Bank is de baas, maar ik vind het gek dat een systeem waarin straks miljarden rondgaan niet onder de beschermende werking van de egi-status valt. Zolang de chips lek zijn, sturen wij mensen de straat op met een gat in de portemonnee. Hoe zit het als straks ook andere diensten met de ov-chipkaart digitaal betaald worden? Dat kan zijn krantje-croissantje, maar ook de ov-fiets of de treintaxi. Is de egi-status dan alsnog nodig? Het is onwenselijk dat wij de egi-status laten waaien, omdat wij met een kraakbare chip zitten. Dat vindt de GroenLinks-fractie geen goede zaak.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De vragen die de fractie van de Partij van de Arbeid heeft, zijn al gesteld.

De **voorzitter**: Dan is het woord aan minister Bos.

Minister **Bos**: Voorzitter. Ik dank de leden. Ik denk dat het goed is dat wij ons realiseren dat twee dingen gebeurd zijn. Er is sprake van een nieuwe e-moneyrichtlijn die andere uitzonderingen kent dan de oude en de totstandkoming van die richtlijn is veel sneller geschied dan een tijdje geleden gedacht werd. Dat verklaart onder meer waarom er al wel sprake was van gesprekken over de vraag of ook deze kaart getoetst zou moeten worden in het kader van de richtlijn. Wij waren allen in de veronderstelling dat de oude richtlijn met het daarbij horende toetsingskader voor nog aanzienlijke tijd geldend zou zijn. De besluitvorming is echter veel sneller gegaan dan verwacht, waardoor de nieuwe e-moneyrichtlijn al op 5 mei jongstleden is aangenomen. Deze bevat andere uitzonderingsgronden dan de oude richtlijn. Hetzelfde gebleven is de uitzonderingsgrond dat het bij limited networks kan gaan om elektronische kaarten die gebruikt kunnen worden in een beperkt aantal ondernemingen. Dat zijn bijvoorbeeld ondernemingen die onder hetzelfde merk zakendoen. De ArenA-shops zijn een bekend voorbeeld. De nieuwe uitzondering die in deze richtlijn tot stand is gekomen, is de zogeheten «single purpose»-uitzondering. Die bepaalt dat het bij limited networks ook kan gaan om elektronische kaarten die gebruikt worden voor de aanschaf van een beperkt aantal goederen en diensten, bijvoorbeeld openbaar vervoer. In de interpretatie van de Commissie, waarvan een zekere rechtsgeldigheid uitgaat, is helder aangegeven dat het daarbij gaat om transport. Daarmee vervalt de noodzaak om te toetsen.

Nu krijg ik de voorzichtige indruk dat er een misverstand bestaat over waar DNB op getoetst zou hebben, had hij wel moeten toetsen. DNB toetst niet de kraakveiligheid van zo'n kaart. DNB is de prudentiële toezichthouder binnen het financiële systeem in Nederland en kijkt vooral naar de soliditeit van de instelling die de kaart uitgeeft. Is die instelling voldoende robuust om de kosten te dragen als er iets misgaat? Heeft die instelling haar administratie voldoende op orde om een ingewikkeld financieel systeem draaiende te kunnen houden? Heeft die instelling bestuurders die deskundig geacht mogen worden op het gebied van financiële

dienstverlening? Die prudentiële criteria mag en moet DNB hanteren. Die zou DNB in dit geval hebben moeten toepassen, maar onder de nieuwe richtlijn is dat dus niet langer nodig. Daarom is de toetsing niet aan de orde.

Stel nu dat op enigerlei moment TLS zou besluiten om de producten en diensten die door middel van de kaart verkregen kunnen worden, uit te breiden, zodat krantje en croissantje eronder zouden vallen, dan zou een nieuw verzoek richting DNB moeten gaan om te toetsen of in dat geval niet alsnog sprake is van de noodzaak om te toetsen onder deze richtlijn. Dan kun je je namelijk afvragen of nog steeds sprake is van dat beperkte aantal goederen en diensten dat valt onder de «single purpose»-clausule. Met de huidige reikwijdte van de kaart is de noodzaak tot toetsing er niet.

De heer **Madlener** (PVV): Hoe beperkt is beperkt? De ambitie voor de kaart is dat mensen ook in een taxi kunnen betalen en inderdaad krantje-croissantje en wat al niet meer kunnen kopen. Weet u zeker dat dit onder die uitzondering valt? Is het niet wenselijk dat de prudentieel toezicht-houder toch hiernaar kijkt? Het is belangrijk dat wij vertrouwen kunnen hebben in de wijze waarop het geld beheerd wordt. Het gaat om behoorlijke aantallen en om behoorlijke bedragen.

Minister **Bos**: Volgens mij is heel expliciet aan de orde geweest, ook in de communicatie van DNB dienaangaande, dat het echt nu alleen maar gaat om transportdiensten waarvoor betaald kan worden via de kaart. Zodra het gaat om zaken die buiten die definitie vallen, kan de noodzaak tot toetsing ontstaan en zal DNB zich daarover moeten buigen.

Ik ben in dit verband de heer Aptroot nog een antwoord schuldig. Wij kunnen natuurlijk in Nederland met elkaar besluiten om bovenop een Europese richtlijn een kop te zetten. De VVD-fractie stelt dus voor om een kop op een kopje te zetten. Dat is volgens mij een doodzonde in liberale kringen, want dat leidt alleen maar tot meer bureaucratie, meer regeldruk en meer ambtenaren!

De **voorzitter**: Dat is bijna uitlokking, minister.

Minister **Bos**: Voorzitter, gun mij in de vijf minuten die ik in dit debat heb de kans om ook een beetje te provoceren! Wij proberen om nationale koppen bovenop Europese richtlijnen te vermijden als wij denken dat het niet strikt nodig is, maar mocht de Kamer het op enigerlei moment willen, dan zullen wij dat debat vanzelf met elkaar voeren. Dan zal het waarschijnlijk niet alleen over dit geval gaan, maar breder spelen.

De heer **Roemer** (SP): De minister draait volledig om mijn kernpunt heen. Hij gaat er totaal niet op in. Uit alle stukken die ik heb gezien, is mij helder geworden dat vanaf 2004 wel degelijk door TLS met DNB is gesproken over een vergunning. TLS heeft het voortdurend niet voor elkaar gekregen om te voldoen aan de eisen. Als de minister zegt dat wordt gekeken naar betrouwbaarheid, solvabiliteit en bestuurders, dan voldeed TLS daar dus niet aan vanaf 2004 tot aan mei dit jaar. Ik heb een notitie uit 2004 van TLS aan zijn eigen raad van commissarissen, waarin TLS schrijft dat DNB mondeling heeft aangegeven mee te zullen werken aan een vergunningverlening binnen een jaar, mits TLS zijn huiswerk doet. Dat heeft TLS dus niet voor elkaar gekregen. De minister accepteert dus ...

De **voorzitter**: Mijnheer Roemer.

De heer **Roemer** (SP): Sorry hoor, maar dit is een essentieel punt.

De **voorzitter**: Dat weet ik, maar wij hebben met elkaar ook een vergaderorde afgesproken. U hebt een interruptie gepleegd. Laat de minister reageren.

De heer **Roemer** (SP): Mijn vraag was nog niet klaar.

De **voorzitter**: Interrupties zijn kort en bondig. Als u nu naar een afronding wilt gaan, heel graag.

De heer **Roemer** (SP): Dit lijkt echt helemaal nergens op, maar goed. TLS heeft dus steeds om die vergunning gevraagd, heeft vijf jaar lang niet aan de voorwaarden voldaan en deze minister accepteert nu dat TLS met een regeltje uit Europa daarmee wekomt. Dan verwacht ik ook dat de minister de volledige politieke verantwoordelijkheid neemt als het volgend jaar of wanneer dan ook fout gaat.

Minister **Bos**: De minister is altijd politiek verantwoordelijk voor toezichthouders die zich hier niet kunnen verantwoorden. Dat geldt dus ook voor De Nederlandsche Bank. TLS heeft niet al vijf jaar lang een vergunningaanvraag lopen. TLS is al wel sinds langere tijd in gesprek met DNB, onder de oude richtlijn, met alle interpretatieproblemen die daarbij speelden rond de vraag of het artikel over limited networks zou opgaan voor het type diensten dat TLS aanbood. Pas bij de nieuwe richtlijn weten wij zeker hoe die clausule uitgelegd moet worden, omdat die nu gespecificeerd is. Mijn informatie is dat de vergunningaanvraag pas enkele maanden geleden formeel echt heeft plaatsgevonden.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter, ik wil een aanvullende vraag stellen.

De **voorzitter**: Met alle respect, mijnheer Roemer, veel van uw collega's hebben ook aangegeven te willen interrumperen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter, de heer Roemer mag mijn interruptie gebruiken. Dit is voor de SP-fractie een ontzettend belangrijk punt. Ik wil dat graag uit de wereld hebben.

De **voorzitter**: Prima. De heer Roemer.

De heer **Roemer** (SP): Met dank aan mevrouw Roefs; ik waardeer dit zeer. Voorzitter. De minister zegt dat nooit een formele aanvraag is gedaan.

Minister **Bos**: Voor het najaar.

De heer **Roemer**: Dat is eromheen draaien. Uit alle stukken vanaf 2004, ook uit de voortgangsrapportages van het GVB, waar de egi-status voortdurend op rood stond, blijkt dat TLS niet voldeed aan de voorwaarden voor een egi-status. Minister, lees ze na. Uit alle stukken blijkt dat TLS er niet aan voldeed. De enige uitweg was anderhalf jaar geleden, tijdelijk, om te wachten op Europa. Nu is, halleluja, een uitzondering gevonden om de toets niet te hoeven voorleggen. Als u hier zegt «er is wel een keer gesproken maar verder niets», dan raakt u absoluut niet de kern van het probleem, want er is wel degelijk vergaand over gesproken. TLS voldeed niet aan de voorwaarden en u accepteert dat.

Minister **Bos**: Het enige wat ik te accepteren heb, is het oordeel dat de toezichthouder nu uitspreekt op grond van de richtlijn waartoe besloten is en die binnenkort effectief zal zijn. Ik weet niet hoe dicht de toezichthouder bij een oordeel was in de gesprekken die de afgelopen jaren gevoerd zijn. Ik kan de conclusie niet trekken dat de toezichthouder toen al de conclusie heeft getrokken dat in prudentieel opzicht iets niet deugde aan TLS. Ik

begrijp dat de heer Roemer die conclusies trekt, maar ik heb dat oordeel van de toezichthouder noch de informatie die daartoe aanleiding zou geven. Het enige wat ik weet, is dat wij op dit moment te maken hebben met de beslissing die de toezichthouder nu genomen heeft naar aanleiding van de richtlijn waartoe in mei besloten is op grond van de vergunningaanvraag in het afgelopen najaar door TLS. Dan is de uitspraak van de toezichthouder, en daar verantwoord ik mij voor, dat onder die richtlijn geen vergunning nodig is.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Mij is onduidelijk wie op welk moment de discussie aangaat over de eventueel benodigde egi-status, mochten er meer producten zijn. Is dat de prudentieel toezichthouder of moet TLS het zelf in de gaten houden en zelf aanvragen?

Minister **Bos**: Als meer diensten dan waar nu sprake van is, gefinancierd kunnen worden via de kaart, dan moet TLS dat melden. De toezichthouder zal zich er dan opnieuw over buigen.

De heer **Van der Ham** (D66): DNB verschuilt zich achter de Europese regelgeving en schrijft dat hij «een egi-vergunning onder de huidige omstandigheden niet aan de orde acht voor zover TLS de toepassing van de ov-chipkaart beperkt tot het betalen voor openbaarvervoersdiensten bij de in the scheme participerende ov-bedrijven». Wat zijn «in the scheme participerende ov-bedrijven»? Betreft dat naar het oordeel van DNB de aandeelhouders van TLS? Of wordt elk ov-bedrijf dat de ov-chipkaart accepteert, toelaatbaar geacht? Wat valt daar onder?

Minister **Bos**: «In the scheme» refereert aan alle bedrijven die meedraaien in het project rondom de ov-chipkaart. Dat is de «scheme» waarop bedoeld wordt in die zin.

De heer **Van der Ham** (D66): Er zijn een aantal bedrijven, Arriva, Veolia en Connexxion, die geen medeaandeelhouder meer zijn en die dus niet onder die «scheme» zouden vallen. Telt het dan wel op met die 6 mln.?

Minister **Bos**: Ze participeren wel. Daarmee kunnen ze er gewoon onder vallen.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik vind onhelder wat er precies onder wordt verstaan door DNB. Ik verzoek u om aan DNB te vragen om een nadere duiding te geven van wat daarmee exact wordt bedoeld.

Minister **Bos**: Dat lijkt mij geen probleem. Ik doe dat graag.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik vond de opmerking van de minister over de nationale koppen heel leuk. Hij heeft daar in principe gelijk in. Overigens staat voor de burger het openbaar vervoer gelijk aan de overheid. De overheid doet het in de grote steden zelf en besteedt het elders aan. De kans is groot dat de egi-status straks toch een keer nodig is. Ik denk dat wij de ov-chipkaart en het openbaar vervoer een dienst bewijzen als wij nu vast het goedkeuringsstempel verkrijgen. Dat was de achtergrond van mijn opmerking. Er is veel discussie. Ik vind het gedoe over het kraken allemaal sterk overdreven; daar gaat het niet om. Waarom zouden wij het goedkeuringsstempel niet nu al vragen? Dan wij daar in de toekomst van af en zijn wij ook een boel gesodemierter kwijt.

Minister **Bos**: Wanneer wij met elkaar verder over de richtlijn spreken, staat het de Kamer vrij om een kop erop te zetten als zij dat wenselijk acht. Wij moeten ons wel het volgende realiseren. DNB is geen toezichthouder op spoorvervoer of op ICT-technologie, maar op financiële markten. Die

belast je dan met dit type toezicht. Een van de redenen van de uitzondering in de richtlijn is de proportionaliteit. Vind je dat een toezichthouder die die taak en die verantwoordelijkheid heeft, ook betrokken moet zijn bij het toezicht houden op dit soort systemen waar in principe een beperkt risico aan vastzit, gelet op de aard van de diensten waarvoor het middel gebruikt kan worden? Dezelfde uitzondering geldt bijvoorbeeld voor de prepaidkaart voor telefoons. Die geeft ook recht op een bepaald aantal diensten, is monetair gewaardeerd, kan niet voor andere zaken gebruikt worden, heeft een limiet en wordt om die reden geacht een zelfde type uitzondering te zijn. Wij laten DNB daar ook niet op los om dat op dezelfde manier te toetsen als door een bank uitgegeven betaalkaart, waarmee je op een veel bredere manier met veel grotere risico's, ook voor de uitgevende instelling, in het financiële verkeer aanwezig bent. Het is dus ook een proportionaliteitsafweging: is het type instituut en het type bevoegdheid dat je erop zet, in alle opzichten passend bij het probleem dat mogelijk erop enigerlei moment aan de orde zou kunnen zijn?

De **voorzitter**: De minister is nu klaar met zijn beantwoording?

Minister **Bos**: Dat dacht ik wel, maar als het niet zo is, dan ga ik rustig door.

De **voorzitter**: Dan houden wij nu een korte tweede termijn over de egi-status.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. De ambitie voor de kaart was gemak voor de reiziger en de mogelijkheid om ook een krantje en een croissantje te kopen. Ik wil nu klip-en-klaar antwoord. Is dat nu niet mogelijk door het ontbreken van de egi-status? Het moet beperkt blijven tot transportdiensten, zegt de minister. Een krant is geen transportdienst en kan dus niet worden afgerekend. Ik wil een helder antwoord van de minister.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik ben blij dat de minister een brief toezegt. Zou hij voor de brief DNB willen vragen in hoeverre DNB al een oordeel heeft geveld in de afgelopen vijf jaar, wat DNB daar exact mee gedaan heeft, wat DNB beoordeeld heeft en hoe de communicatie over en weer geweest is?

Vindt de minister het, in de woorden van minister Eurlings, «klein bier» als wij straks in heel Nederland een kaart gebruiken waar TLS een saldo van honderden miljoenen, wellicht zelfs meer dan een miljard, heeft staan?

De **voorzitter**: Zegt de minister inderdaad een brief toe?

Minister **Bos**: Ik geef alle vragen van de heer Roemer graag door aan De Nederlandsche Bank. Ik kan niet garanderen dat die ze in detail zal beantwoorden, omdat het kan gaan om bedrijfsvertrouwelijke zaken of om toezichtsinformatie in de zin van de wet. Die informatie kan niet openbaar gemaakt worden. Ik zal echter mijn uiterste best doen om de Kamer in openbaarheid alle antwoorden te geven waar de heer Roemer om vraagt.

De **voorzitter**: Dank u.

Het woord is aan de heer Van der Ham van D66.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Ik hoop dat de minister dat punt doorgeeft met een stevige kloep op de schouder en een aanmoediging erbij voor DNB en dat hij niet zegt: nou, neem het maar niet zo serieus. Ik had een vraag gesteld over float en float-beheer. Kan inzicht worden gegeven in de specifieke afspraken die gemaakt zijn tussen de bedrijven die deelnemen aan TLS omtrent het benutten van de float-opbrengsten of

het aanvullen van eventuele tekorten in de float, als die bijvoorbeeld het gevolg zijn van fraude of discutabel beleggingsbeleid?

De **voorzitter**: De overige leden zien af van een tweede termijn. Het woord is aan de minister.

Minister **Bos**: Voorzitter, ik hoef nu dus alleen nog maar de vraag van de heer Van der Ham te beantwoorden?

De **voorzitter**: De heer Roemer had twee vragen gesteld. Ik interrumpeerde hem zojuist om helderheid te krijgen over de brief. De heer Madlener had nog iets gevraagd over krantje-croissantje.

Minister **Bos**: Ik ben de tweede vraag van de heer Roemer alweer kwijt.

De heer **Roemer** (SP): Die ging over de vele honderden miljoenen, misschien wel meer dan een miljard, die straks op de kaart staat als die in heel Nederland gebruikt wordt.

Minister **Bos**: Voorzitter. Ik zal met een klop op de schouder, een vriendelijke aanmoediging en als het moet nog een glaasje korenwijn voor de heer Wellink alle vragen die de heer Roemer gesteld heeft, met hem door nemen en aandringen op openbare en volledige beantwoording. Ik zal dan gelijk van de gelegenheid gebruikmaken om hem te vragen in hoeverre het punt dat de heer Roemer net naar voren bracht, namelijk het totale monetaire volume dat op enigerlei moment met de transacties via de kaart gepaard zou kunnen gaan, relevant is voor de toezichtinstelling bij het al of niet geven van een oordeel. Dat is feitelijk wat de heer Roemer vraagt. Ik denk te weten dat het geen criterium is, omdat het bijvoorbeeld bij de prepaid telefoonkaart ook geen criterium is, maar ik zal ervoor zorgen dat de Kamer die informatie krijgt.

Ik bevestig tegenover de heer Madlener dat zodra sprake is van meer diensten waarvoor betaald kan worden via de ov-chipkaart dan op grond waarvan nu uitzondering ten opzichte van de richtlijn is gegeven, de toezichthouder opnieuw zal bezien of een vergunning nodig is. Ik kan, omdat ik de toezichthouder niet ben, niet nu al zeggen hoe dan het oordeel uitvalt. Men mag er niet bij voorbaat van uitgaan dat elke uitbreiding leidt tot wederom groen licht. Daarvoor loopt weer een apart traject. Ik heb de float-informatie niet waar de heer Van der Ham naar vraagt. Ik neem aan dat als die informatie er is, de toezichthouder haar heeft. Ik zal DNB vragen of het ook die informatie aan de Kamer kan doen toekomen.

De **voorzitter**: De minister is klaar. Ik lees in zijn aanwezigheid de toezegging voor: de minister van Financiën verzoekt De Nederlandsche Bank om een toelichting op wat hij verstaat onder bedrijven die «in the scheme» opereren, in hoeverre DNB de afgelopen vier jaar een oordeel heeft geveld over TLS en in hoeverre het volume van financiële transacties voor DNB uitmaakt of de egi-status van toepassing is. Dit verzoek zal vergezeld gaan van een fles korenwijn om de beantwoording te bespoedigen! Ik sluit hiermee het deel over de egi-status af en geef de Kamer de ruimte voor haar verdere inbreng. Het woord is aan de heer Madlener, die nog vier minuten spreektijd heeft.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. De ov-chipkaart was ooit bedoeld voor het gemak van de reiziger. Die kon er krantje-croissantje en extra diensten mee betalen. De kaart zou zwartrijden uitbannen en ook nog eens tegen heel geringe kosten geleverd kunnen worden. Dat is een korte opsomming van de beloften over de kaart een aantal jaren geleden. Waar staan wij nu? Het gemak en de dienstverlening worden ernstig ingeperkt, want de egi-status is er niet. De minister was niet zo helder, maar

volgens mij heeft hij wel bedoeld te zeggen dat het afrekenen van krantjes, croissantjes en andere zaken niet mogelijk is op dit moment, want dan zou die egi-status verplicht worden. Het gemak en de dienstverlening vallen dus tegen.

Ten aanzien van het zwartrijden heeft de NS besloten tot het plaatsen van incheckpalen in plaats van incheckpoortjes. Dat is bedenkelijk. Die poortjes waren juist bedoeld als een soort toegangspoort waar je zonder betalen niet door kon. Bij een paal kun je zo doorlopen. In de bus blijkt men in te checken en gelijk weer uit te checken. In de Rotterdamse metro doen we dat ook. Nou, «we», ik doe het niet.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik ben al dit soort leuke algemeenheden een beetje zat. U weet toch heel goed hoe je met de strippenkaart kunt frauderen? Nagellak, plakbandje ...

De heer **Madlener** (PVV): Dat weet ik niet, maar je kunt te weinig of niet afstempelen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Hebt u het krantenartikel gelezen, de dag nadat naar buiten kwam dat wellicht veel zwartgereden zou worden? Daarin zegt Connexxion: no way, er is helemaal niets loos. Iedere keer kraamt u uit wat u in uw kraam te pas komt. Ik snap dat, maar ik moet eerlijk zeggen dat ik absoluut niet onder de indruk ben.

De heer **Madlener** (PVV): U hoeft niet onder de indruk te zijn. Het is een feit dat het zwartrijden niet voor 100% is uitgebannen en dat was wel een van de beloftes. Een heleboel mensen klagen erover dat mensen die poortjes gewoon een schop geven en ze gaan open. Het is een veelgehoord probleem dat mensen uitchecken voordat ze op de bestemming zijn. Dat lijkt mij zeer relevant. Het tegengaan van zwartrijden was juist een van de hoofdargumenten voor deze kaart. Dat gebeurt niet. Dan heb ik het nog niet eens over de gekraakte chip. Het duurde eerst een halfuur en een heleboel geld om de chip te kraken en te vervalsen. Toen werd het tien minuten. Het is nu een paar seconden. En het gaat door. U zult zien dat over een halfjaar het kraken van de chip echt kinderspel is en op grote schaal gebeurt. Dat dreigt allemaal. U hebt ervoor gekozen om met deze verouderde technologie door te gaan. U bent ervoor gewaarschuwd. Hoeveel geld is er wel niet verloren gegaan aan dit project met een verouderde kaart? Ik zet daar vraagtekens bij. De kosten zijn inmiddels opgelopen tot een gigantisch bedrag ...

De **voorzitter**: Is dit weer uw betoog of bent u nog bezig met uw reactie op de interruptie?

De heer **Madlener** (PVV): Ik ga verder met mijn betoog. Je moet het zwartrijden tegengaan door goede controle, door menselijk toezicht. Ik heb daar altijd voor gepleit en dat ontbreekt volledig. In de metro ben je moederziel alleen als je 's avonds om 20.00 uur een station binnengaat. Daar moeten gewoon mensen staan die controleren en die tegelijkertijd zorgen voor de veiligheid. Deze kaart is helemaal niet zo goed voor de reiziger als altijd beweerd is. Dat is een van de bezwaren die wij altijd hadden. Je kunt beter kiezen voor menselijk toezicht. De controle is veel moeilijker geworden. Op een strippenkaart kun je gemakkelijk zien of iemand betaald heeft. Deze kaart moet je scannen. Dat duurt allemaal langer. Dat is niet handig.

De verwachtingen waren dus veel te hoog. De kosten waren ook nog eens veel te laag ingeschat. Er zijn nog allerlei problemen. Wat is de oplossing voor het probleem van de busbedrijven met het eerder uitchecken?

De kosten zijn enorm opgelopen voor de andere bedrijven. Ik heb alarmerende berichten gehoord, ze dreigen zelfs om niet mee te doen. Hoe staat

het daar nu mee? Hebben ze al toegezegd dat ze meedoen? Heeft de staatssecretaris daarvoor de buidel moeten trekken of dragen ze zelf alle extra lasten?

Wat vindt de staatssecretaris van de incheckpaaltjes? Beloofd waren poortjes, het worden nu palen. Er is een enorm bedrag, ongeveer 2 mld., naar NS gegaan om dit hele project uit te voeren. Ik vind de uitvoering niet oké. Gaat de staatssecretaris dat geld terugvorderen?

De bezwaren van ROVER (Reizigers Openbaar Vervoer) zijn ook nog steeds niet opgelost. Er zijn nog steeds 11 000 mensen die te veel betalen. De hamvraag is of de staatssecretaris doorgaat met de uitrol in Amsterdam en de rest van Nederland of dat zij de uitrol on hold zet, omdat nog niet is voldaan is aan het gemak, aan het tegengaan van zwartrijden en aan de lage kosten.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Roemer. Hij heeft nog twee minuten spreektijd.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik begin met een opmerking. Daarna ga ik staccato verder, met als gevolg dat ik niets uitleg.

De SP is en blijft voorstander van een veilige ov-chipkaart die de reiziger gemak brengt, die ervoor zorgt dat we met één kaart met het hele openbaar vervoer door Nederland kunnen. Eén kaart waar de reiziger beter van wordt. Alleen, we zitten nog steeds niet op die weg. De reizigersacceptatie is er nog niet; dat blijkt in Rotterdam. Daar waar wij het voor de metro verplicht hebben, maakt bij de bus en de tram slechts 20% gebruik van de ov-chipkaart. Als de reiziger had gezegd «het is één groot feest met de ov-chipkaart», dan hadden veel meer mensen hem gebruikt.

Wij moeten nog veel problemen overwinnen. De € 4-transacties zijn een groot probleem. Als wij dat probleem niet oplossen, dan zullen de bedrijven, wanneer wij in 2015 de boel ongeveer op orde hebben, te maken krijgen met alleen al in de bus tussen de 600 en 900 miljoen foute transacties. Dat probleem heeft de staatssecretaris niet opgelost en het is nog steeds niet opgelost.

Een ander punt is dat de kostenverdeling nog steeds een groot probleem is. Er zijn bedrijven die nog steeds niet meedoen en afwachten. De NS staat redelijk op de rem. Het IPO heeft zoiets van: eigenlijk moeten wij stappen vooruit maken, maar iedereen zit naar elkaar te kijken. Ook dat is nog steeds een groot probleem.

De evaluatie, een van de voorwaarden om in Amsterdam verder te gaan, is echt beneden de maat. Er zijn in anderhalve week na de invoering slechts twee kleine steekproeven uitgevoerd, op 3 en 10 januari, toen heel de metro van Rotterdam nog volstond met honderden mensen ondersteunend personeel van de RET. Het feit dat Stadsregio Rotterdam inmiddels opdracht heeft gegeven voor een nieuw en veel diepgaander onderzoek, is eigenlijk al het bewijs dat de evaluatie onvoldoende is. Het nieuwe onderzoek is in september klaar. Je zou verwachten dat de staatssecretaris daarop wacht.

De SP wil nog steeds constructief vooruit; wij willen nog steeds naar de veilige ov-chipkaart. Wat ons betreft zouden er dan vijf dingen moeten gebeuren:

- De verdere ontwikkeling van de ov-chipkaart wordt centraal geregeld.
- De elf uitgangspunten van de consumentenorganisaties worden formeel als einddoel gebruikt.
- Er wordt onmiddellijk begonnen met de migratie naar een veilige chipkaart en deze nieuwe kaart moet voldoen aan de voorwaarden als ware die egi-vergunningverplichtig.
- Tot er sprake is van een veilige kaart en voldoende reizigersacceptatie, blijven wij uitgaan van een duaal stelsel.
- Er komt op korte termijn duidelijkheid en een voorstel naar de Kamer over de meerkosten en de verdeling van de kosten.

Ik zag gister een promotiefilmpje waarin een rapper 739 keer riep «ben je klaar voor de ov-chipkaart?». Als wij op de huidige manier doorgaan, dan ben ik bang dat de mensen er niet klaar voor zijn, maar er klaar mee zijn.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik gun de heer Roemer wel wat extra spreektijd, want wat ik mij na de evaluatie in Rotterdam afvraag, is wat is overgebleven van alle kritiek, van alle plagen van Egypte die in welke vorm dan ook over het Sodom en Gomorra in Rotterdam zouden neerdalen. Waarom trekt de heer Roemer hier nu zo'n grote broek aan?

De heer **Roemer** (SP): Een heleboel, eigenlijk ongeveer alles, is overgebleven. Het probleem met de €4-transacties is niet opgelost. Het feit dat je kunt inchecken, meteen uitchecken en rustig kunt gaan zitten, is niet opgelost. Het aantal mensen dat de metro niet meer gebruikt en voor de bus en de tram kiest, omdat men liever de strippenkaart gebruikt, is behoorlijk in aantal toegenomen. De kritiek die wij van tevoren hadden, is gebleven. In het begin is er ondersteuning verleend door extra personeel. Ik zeg nog één ding over de RET; wat dat betreft dank voor uw vraag. Onder andere de RET heeft echt zijn nek uitgestoken en verdient daarvoor alle complimenten. We proberen in Nederland een ov-chipkaart in het leven te roepen, maar van het begin af aan hebben wij een cruciale fout gemaakt door te denken dat al die decentrale overheden en al die vervoerbedrijven gezamenlijk wel zouden komen tot één goede afspraak over een goed betaalmiddel. Daar zit de grote fout. Inmiddels zijn wij een aantal jaar verder. Een aantal bedrijven, waaronder de commerciële bedrijven, heeft steeds gezegd: wij steken er geen dubbeltje in en wij zien het wel. Een aantal bedrijven, waaronder de RET, heeft echt de nek uitgestoken. Wat mij betreft worden zij daar niet voor gestraft. Wij moeten wel één ding voor ogen houden, namelijk dat de ov-chipkaart is bedoeld voor de reiziger. Zoals wij er nu mee omgaan, zijn alle belangen van de reizigers ondergeschikt aan de overheden en aan de vervoerbedrijven. Dat is verkeerd.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik dank de heer Roemer voor de waarderende woorden die hij spreekt over de RET. Dat siert hem. Hij is als geen ander in de Kamer bezig met de ov-chipkaart. Wetende dat de RET nu al samenwerkt met het GVB in Amsterdam – en waar wordt dat vertoond tussen 010'ers en 020'ers? – had ik graag gewild dat de heer Roemer had gezegd: oké, ik ben nog niet helemaal overtuigd, maar ik gun de RET en het GVB het voordeel van de twijfel en laten wij nu toch vooral doorgaan met de ov-chipkaart!

De heer **Roemer** (SP): Ik heb net mijn vijfpuntenplan gepresenteerd en eerder een reddingsplan gemaakt. Ik kraak niet alleen af, maar geef ook aan wat ik wil. Ik geef alternatieven, ook nu weer. Ik heb voorgesteld om over te gaan op een duaal systeem totdat de kaart veilig is en de klantacceptatie er is. Daarmee gooi ik niet heel de ov-chipkaart weg. U moet goed luisteren als ik aangeef welke kant ik op wil. Wij willen de ov-chipkaart in leven houden, uitgaand van landelijke afspraken en een landelijke regie, en overgaan tot een migratie om zo snel mogelijk als verantwoord is te komen tot een veilige chipkaart. Ik denk dat dit reële eisen zijn.

De **voorzitter**: Mag ik de leden eraan herinneren dat zij de staatssecretaris hebben uitgenodigd om met haar te debatteren? Laten wij elkaar de ruimte geven, zodat we straks nog een antwoord van de regering kunnen krijgen.

Het woord is aan de heer Van der Ham. Hij heeft nog drieënhalve minuut spreektijd, die hij niet allemaal hoeft te gebruiken.

De heer **Van der Ham** (D66): Dank u, voorzitter. Leuke aanmoediging! Voorzitter. Ik heb een wat zonniger verhaal dan de heren voor mij. Het is goed dat het overleg met de verschillende consumentenorganisaties over de ov-chipkaart weer is hervat. We zijn benieuwd naar de verschillende onderzoeken die zijn ingezet. Het is ook goed dat de ov-chipkaart aan de eisen van het CBP voldoet. Graag verneem ik de uitkomsten van het overleg over de bewaartermijnen van transactiegegevens dat tot dit najaar loopt.

Ik kom te spreken over Amsterdam. Ik weet nog dat we een spoeddebat hadden, een dag voordat de kaart in Rotterdam in gebruik werd genomen. Het was echt alsof de wereld verging! Het was echt verschrikkelijk. Ik ging moeilijk slapen die avond. De volgende dag ging het eigenlijk allemaal wel goed. Natuurlijk waren er kinderziektes, maar daarvoor doe je zo'n pilot: om de kinderziektes boven water te krijgen. Dat blijkt ook uit de eerste evaluaties. Ik ben wel benieuwd wat er sindsdien aan kinderziektes die wat moeilijker opspoorbaar waren, naar boven is gekomen. Misschien blijkt dat ook uit het onderzoek van Rotterdam. Ik hoop dat de voorlopige conclusies voor het nog uit te komen rapport worden gedeeld met Amsterdam. Ik krijg graag meer inzicht op dit punt van de staatssecretaris. Ik stel nog enkele vragen. De stadsregio's hebben inmiddels een groot deel van de migratie- en voorfinancieringsgelden benut. Wat voor consequenties heeft dit? Dreigen er tekorten? Zijn alle risico's goed ingeschat? Slechts een minderheid van de provincies hebben eigen middelen beschikbaar voor het project. Is dit volgens afspraak? Hoe staat de staatssecretaris hier precies in? Is het niet van belang dat een provincie als Noord-Holland ook bijdraagt? Onduidelijk is voor ons hoe de meerkosten, mede geconstateerd door de commissie-Kist, precies worden gedeeld en gedekt. Welke rol ziet de staatssecretaris voor de lokale overheden en de vervoerders? Zijn daar al definitieve afspraken over gemaakt? De discussie komt steeds terug op de fraudegevoeligheid. In eerdere debatten heb ik al gezegd dat niets ongevoelig is voor fraude. De vraag is welk risico je bereid bent te accepteren. Hoe richt je je waarborgen in en wat zijn de consequenties? We worden geïnformeerd over de ervaringen in Rotterdam. Dat zijn belangrijke lessen. We horen dat TLS één fraude-activiteit van een journalist heeft geconstateerd. Wat is de formele strategie ten aanzien van fraude? Heeft de staatssecretaris voor zichzelf al een risicopercentage of iets dergelijks dat zij bereid is te accepteren?

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Mastwijk. Hij heeft nog vierenvolfe minuut.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Het CDA was en is enthousiast over de ov-chipkaart. Als er inderdaad een vereniging vrienden van de chipkaart is, dan mag die vereniging mij als lid inschrijven.

Ik heb net al iets gezegd over de positieve kant van de samenwerking tussen de RET en het GVB. Ik ben nog wel benieuwd naar de stand van zaken van het overleg met de consumentenorganisaties. Wij hebben vorige week nog een brief ontvangen van de Consumentenbond. Voor mensen met een visuele beperking is het een positieve ontwikkeling dat op proefstation Leiden straks rondleidingen komen om kennis te maken met alle noviteiten op het station, inclusief het gebruik van de ov-chipkaart. Dat moet vooral doorgaan.

Ik las onlangs een krantenartikel en vraag mij af hoe het nu precies zit met de al dan niet veronderstelde ruzie over de kosten van de chipkaart. Het standpunt van de staatssecretaris naar aanleiding van de commissie-Kist was destijds helder: het Rijk is aan te spreken op de extra kosten, vanwege de door haar opgelegde eisen aan de beveiliging in Rotterdam. Toch trekken de ov-bedrijven weer aan de bel. Ik lees ergens dat de staatssecretaris in dezen een brugfunctie zou moeten vervullen. Waar moet die brug dan worden geslagen? Wat is het probleem nog?

Er bereiken mij signalen dat de planning van de staatssecretaris voor de uitrol wel erg ambitieus is. Er gaan geruchten over verdeling van de kosten en nieuwe kraakpogingen. Zijn die geruchten hobbels voor de verdere uitrol? Het CDA wil graag snel, maar natuurlijk wel op een verantwoorde manier.

De distributie is een aandachtspunt. Ik lees ergens dat Primera zal worden ingeschakeld. Ik sprak dit weekend mijn tante uit Amsterdam. Wij hadden het over de chipkaart.

De heer **Aptroot** (VVD): Hoe is het met haar?

De heer **Mastwijk** (CDA): Heel goed. Zij is ook heel blij met de ov-chipkaart, maar zij zei tegen mij: ik dacht dat Primera een nieuw soort kleurshampoo was. Dan doet de marketing van Primera het niet goed, zou ik zeggen, maar je kunt je ook afvragen of de berichtgeving over de vraag waar de kaart straks te verkrijgen is en waar die moet worden opgeladen, op orde is. Nogmaals, het CDA wil graag snel, maar wel verantwoord. De staatssecretaris heeft de regierol. Zij moet de planning bewaken en ingrijpen als zij denkt dat het tempo te hoog ligt. De staatssecretaris zit namelijk aan de knoppen als het gaat om het afschaffen van het papieren vervoerbewijs.

Ik sluit af met de berichten over het grijs- en zwartrijden. In tegenstelling tot de heer Madlener zeg ik dat niet beweerd is dat de chipkaart elk misbruik zou kunnen uitsluiten. Dat moment moeten wij met wat voor kaart dan ook in dit land nog bereiken; denk maar aan het skimmen. Er is wel gezegd dat het zwartrijden zou worden teruggedrongen. Die cijfers worden ook gerealiseerd. De vraag is wel hoever de rijksoverheid, die de BDU (Brede Doeluitkering) verstrekt aan de decentrale overheden, gaat met het accepteren van zwart- of grijsrijden. Linksom of rechtsom is en blijft het fraude en is en blijft het belastinggeld. In hoeverre gaat de staatssecretaris om actie vragen van de decentrale overheden en de vervoerbedrijven, voordat zij zegt: vrienden, u moet er nu echt iets aan doen, anders moeten wij toch eens over die BDU praten?

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Aptroot namens de VVD. Hij heeft nog vierenhalve minuut spreektijd.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. De VVD-fractie was en is positief over de ov-chipkaart. Wij vinden het een geweldige kans om het gemak voor de reizigers in het openbaar vervoer te verbeteren. Wij vinden het een goede kans om zwart- en grijsrijden te beperken. Wij hebben de eerste echte test gesteund om in de Rotterdamse metro alleen met de ov-chipkaart te betalen. Het is goed om te zien dat dit succesvol is. Er zijn best zaken die verbeterd moeten worden. Zo kan voor visueel gehandicapten nog een en ander verbeterd worden en is er nog steeds sprake van enig zwart- en met name grijsrijden, maar het gaat absoluut de goede kant op.

Ik stel een aantal vragen. De NS-automaten zouden fraudegevoeliger zijn. De staatssecretaris geeft daar geen duidelijk antwoord op. Wij weten dat de NS bezig is om apparatuur te vervangen of om te bouwen, zodat deze veiliger is. Wanneer is dat klaar? Kunnen wij daar ook voor andere automaten wat van leren? Zou de verdere uitrol van de ov-chipkaart niet het beste kunnen als in ieder geval de NS overal de automaten heeft aangepast?

Onze indruk is dat er een veelheid aan automaten, betaalapparatuur, in- en uitcheckapparatuur dreigt te komen. Overal ziet het er wat anders uit. Dat is niet handig voor de consument. Is dat inderdaad zo? Zou het niet verstandig zijn als de staatssecretaris de regie neemt en probeert ervoor te zorgen dat het zo eenvoudig mogelijk is voor de consument?

Waarom heeft regionale consumentenoverleg in de Amsterdamse regio negatief geadviseerd over het plan om 25 juni het Nationaal Vervoerbewijs (NVB) uit te zetten in de Amsterdamse metro?

Uit het rapport-Kist blijkt dat de financiën uit de hand lopen. Dat probleem moet worden opgelost. Het wordt door decentrale overheden voor zich uitgeschoven. Er wordt niet echt een besluit genomen. De betrokken partijen, die toch ook een boterham moeten kunnen verdienen en meer dan hun kosten moeten kunnen dekken, weten niet waar ze aan toe zijn. Staatssecretaris, pak de regie. Ga met de partners in gesprek. Hak een knoop met ze door. Zorg dat de kostenverdeling voor de ov-chipkaart definitief geregeld wordt. Zet alles op alles om ervoor te zorgen dat die kosten niet steeds verder uit de hand lopen.

De **voorzitter**: Dan is het woord aan de heer Cramer namens de Christen-Unie. Hij heeft ook nog viereuhalf minuut.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Sommige collega's beluisterend, zou je denken dat er niets gebeurd is in de afgelopen periode. Dat is volgens mij bezijden de waarheid. Waar er eerst nog een patstelling was met enkele consumentenorganisaties, vindt nu constructief overleg plaats, het uitschakelen van de strippenkaart in de Rotterdamse metro is succesvol verlopen en er is zicht op een verdere uitrol door heel Nederland.

Ik maak wel een aantal opmerkingen, te beginnen met de uitrol en de distributie. De eerstvolgende stap is het uitzetten van de strippenkaart in de metro van Amsterdam. Ik vind het verstandig dat Amsterdam wat meer tijd neemt voordat de strippenkaart wordt uitgeschakeld in de metro, zeker nu ik in de voortgangsbrief lees dat eind juni pas het distributienetwerk van derden operationeel zal zijn.

Ik stel wel een vraag over het distributienetwerk en de mogelijkheid om de ov-chipkaart op te laden. In de voortgangsbrief staat dat er op wordt gestuurd dat het derdennetwerk er is «als ergens de ov-chipkaart beschikbaar is». In sommige regio's is dit echter nog niet het geval, terwijl je daar al wel kunt reizen met de ov-chipkaart. Hetzelfde geldt voor het opladen. Je kunt nu in sommige regio's je ov-chipkaart gebruiken, maar vrijwel nergens opladen. De reizigers die toch de ov-chipkaart proberen en vragen hebben, worden ook niet altijd even goed geholpen. Ik geef een voorbeeld van een reiziger die met vragen over zijn transactieoverzicht door Trans Link Systems werd verwezen naar het informatiepunt van zijn vervoerder, terwijl die informatiepunten er nu alleen nog maar zijn in Rotterdam en Amsterdam en deze reiziger zat echt ergens anders. Het is dan ook niet verwonderlijk dat door de vervoerders buiten Rotterdam en Amsterdam het gebruik van de ov-chipkaart nog niet zo erg wordt aangemoedigd. Het zou toch moeten zijn dat de vervoerders juist de reizigers die als eerste overstappen, in de watten leggen? Graag hoor ik van de staatssecretaris hoe zij dat met de decentrale overheden aan de vork wil steken. De verkrijgbaarheid van de ov-chipkaart en het opladen ervan moeten snel van de grond komen. Zouden de NS-automaten niet juist daarvoor ingezet kunnen worden? Zo bouwt de NS ook kennis op. In de uitrolplanning wordt een aantal regio's nog niet genoemd. Ik vraag de staatssecretaris wanneer die informatie komt.

Ik maak nog een opmerking over de evaluatie in Rotterdam. Ik begrijp dat er nog een uitgebreidere evaluatie komt. Ik wacht die met belangstelling af. Toch zijn er wel wat eerste indrukken te lezen in het rapport dat wij hebben gekregen. Veel mensen vinden het opladen van de chipkaart gemakkelijk, maar toch vindt nog ruim 10% het wel lastig. Is of wordt onderzocht waar dit aan ligt en waar de verbeterpunten liggen? 20% reizigers geeft de chipkaart een onvoldoende. Dat kan met gewenning te maken hebben, maar ik neem aan dat de staatssecretaris streeft naar een betere score. Een laatste opvallend punt is dat een aantal vervoerders hun

communicatie heeft verbeterd nadat de RET met mystery guests problemen zag en dat heeft gemeld. Prima actie van de RET uiteraard, maar juist in dit traject is het van belang dat misschien alle vervoerders zo denken vanuit de klant en op die manier proberen om hun product te verbeteren.

Tot slot maak ik een aantal opmerkingen over het migratieplan en de zorgpuntenlijst. Over het migratieplan voor de nieuwe chip is hopelijk dit najaar meer duidelijkheid. De oorspronkelijke zorgpunten van de consumentenorganisaties zijn nu verwerkt in een eindbeeld. Er vindt gezamenlijk onderzoek plaats naar de invulling daarvan. Wanneer kan de Kamer de resultaten daarvan verwachten? De ChristenUnie-fractie zou graag bij de volgende voortgangsrapportage per project informatie krijgen over die voortgang. Ik noem maar een punt dat ik denk ik in elk debat heb genoemd: het overstappen op stations tussen verschillende vervoerders op hetzelfde perron. Ik heb het idee dat de vervoerders nog steeds inzetten op het verbeteren van de looproutes. Ik blijf mij afvragen of dit een oplossing zal zijn op stations op bijvoorbeeld stations als Amersfoort en Duivendrecht. Van belang is vooral dat deze commissie zicht krijgt op de ontwikkeling van de elf verbeterpunten.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Van Gent. Zij heeft nog vier minuten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. GroenLinks is niet tegen de ov-chipkaart. Wij zijn wel kritisch over de uitvoering. Daarom stel ik nog een aantal vragen.

De bezorgdheid is zeker nog niet weggenomen, mede door de ramme-lende evaluatie van de introductie van de ov-chipkaart in Rotterdam. Wij zetten daar veel vraagtekens bij. Die heeft namelijk toch een hoog gehalte van wiens brood men eet, diens woord men spreekt. Het bureau dat het onderzoek deed, is natuurlijk onafhankelijk, want geen enkel bureau zegt niet onafhankelijk te zijn, maar alle gegevens waarmee het werkt, zijn van RET afkomstig of in opdracht van RET verzameld. Daarbij maakt de vraagstelling ook veel uit. Op de opzet valt het nodige af te dingen: korte onderzoeksperiodes, kleine steekproeven, klanttevredenheid niet gemeten, geen afstemming met consumentenorganisaties en geen onderzoek onder mensen die niet met de ov-chipkaart reizen. Er komt nu aanvullend onderzoek. Ons gemeenteraadslid in Rotterdam, Arno Bonte, heeft een website geopend toen de ov-chipkaart in Rotterdam werd geïntroduceerd. De afgelopen maanden zijn daar meer dan 1000 klachten binnengekomen. Dat is behoorlijk veel. Die gaan over de €4 die men kwijt is, de service bij de ov-bedrijven, de dienst Mijn ov-chipkaart, die niet al te best functioneert en zo kan ik nog wel een tijdje doorgaan. Ik zal de informatie aan de staatssecretaris geven, want dit is best wel ernstig.

De **voorzitter**: Er is een ruilhandel in interrupties ontstaan. De heer Van der Ham geeft nu zijn interruptie aan mevrouw Roefs. Mevrouw Roefs interrumpeert nu mevrouw Van Gent.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik wil de zaken in de juiste proporties plaatsen. 1000 klachten klinkt veel, maar het zijn 1000 klachten in een paar maanden op 600 000 reizigers per dag! Dan is nog even belangrijk dat ze goed worden afgehandeld, maar dat is toch echt niet een heel groot aantal klachten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): U weet net zo goed als ik hoe dat gaat. Deze mensen hebben allemaal gemaild naar dat speciale adres. Die moeten daarvoor over een drempel. Veel mensen denken ook van zoek het maar lekker uit. Het lijkt mij meer een probleem van de PvdA dat zij dit niet serieus neemt. Wij doen dat wel. Het is veel. Dat blijkt ook wel uit

vergelijkingen. Ik vind het jammer dat u problemen bagatelliseert. Dat zou u niet moeten doen. Dat zal u ook geen applaus opleveren.

De **voorzitter**: Dit was eigenlijk uitlokking.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Uitlokking? Ik heb mij nog ingehouden.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb in mijn eerste termijn al duidelijk gezegd dat je zeker 1000 klachten heel serieus moet nemen. Volgens mij is de RET daar heel goed mee bezig. In verhouding moet mevrouw Van Gent daar niet zo'n groot punt van maken, want dat is het niet. Het gaat om 1000 klachten in een tijd van maanden, terwijl sprake is van 600 000 reizigers per dag.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik blijf bij mijn opmerkingen. Het lijkt wel of de staatssecretaris naast mij zit in plaats van tegenover mij. Ik vind het wel fors, zeker in vergelijking met vergelijkbare sites: of mensen reageren, hoe ze reageren enzovoorts. Er zijn ook veel ouderen met klachten, die vaak niet dat soort sites bezoeken. Wij vinden dat je dat serieus moet nemen, want er zit een aantal ernstige klachten bij. Ik kom te spreken over de incomplete transacties. Er wordt met percentages geshuffled. Er wordt melding gemaakt van een percentage van 0,48%. Dan denk je, of misschien denkt mevrouw Roefs dat, dat het allemaal reuze meevalt, maar als de ov-chipkaart na de uitrol door heel Nederland deze foutenmarge heeft, dan praat je over 10 000 foute transacties per dag. Dat is behoorlijk veel. Met een dergelijke foutenmarge bij de kilometerheffing kom je uit op zo'n ruim 330 000 verkeerd aangeslagen automobilisten per dag. Het land zou te klein zijn! Daar zou totaal hysterisch op gereageerd worden. Ik geef maar aan dat het best ernstig is. Waarom is de staatssecretaris niet in staat om een hard cijfer te noemen wat zij acceptabel vindt als het gaat om dit soort foute, incomplete transacties? Het lijkt mij van belang om een streefcijfer te noemen. Anderen hebben al iets gezegd over het zwartrijden. Sommigen zeggen dat het beter gaat, maar het viel mij op dat in het Algemeen Dagblad een woordvoerder van Connexxion zegt dat het aantal zwartrijders in de bus in Amstelland niet is toegenomen, terwijl het toch juist de bedoeling was het aantal zwartrijders zou afnemen. Ik ben het niet vaak hartstochtelijk eens met de heer Madlener, maar in dit geval had hij wel degelijk een punt. Hij gaat ook helemaal stralen ervan! Kijk, zo ben ik dan ook wel weer. Het punt is wie dit allemaal gaat betalen. Wij ontvingen een rapport van de commissie-Kist over de voortgang van de uitgaven. Het venijn zit in de staart van het rapport. Kist constateert droogjes dat wat hij het vraagstuk van de kostentoe rekening noemt, nog speelt. Tot op de dag van vandaag is niet helder wie de introductie gaat betalen, hoe hard de staatssecretaris ook roept dat de opdrachtgevers en de vervoerbedrijven dat gaan doen. Dat is allemaal nog niet geregeld.

De **voorzitter**: Gaat u richting een afronding?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ben bijna klaar. De busbedrijven stribbelen in de media publiekelijk en openlijk tegen. Ik kan mij dat wel een beetje voorstellen, want van een kale kip valt niet veel te plukken. Hoe en wanneer komt daar helderheid over? Je kunt uitrollen wat je wil, maar als de rekening niet wordt betaald, heb je een probleem. Tot slot wijs ik op de brief van de heer Verbeek van de Stuurgroep Decentrale Implementatie. Daaruit kun je afleiden dat alle gebieden die hij niet in zijn uitrolschema noemt voor het tweede en derde kwartaal van 2009, automatisch in het vierde kwartaal van 2009 aan de chipkaart gaan, aangezien het uitgangspunt was dat de kaart binnen een jaar na het

uitzetten van de strippenkaart in Rotterdam in alle provincies zou functioneren. In dat geval wens ik de staatssecretaris veel succes, maar ik mag toch aannemen dat zij nog steeds op schema ligt?

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Roefs. Zij heeft nog de volledige vijf minuten.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Wij voeren de ov-chipkaart in het hele land in. Dat gaat echt gebeuren. Ik heb hier een plaatje, waarop staat hoever wij op 1 oktober 2009 zijn. Dat doet mij erg deugd.

Na Rotterdam is Amsterdam de volgende stad waar wij het NVB gaan afschaffen. Het commitment van de consumentenorganisaties heeft wat voeten in de aarde gehad, maar wij zijn nu toch echt op de juiste weg. Ik vraag wel nog extra aandacht voor de positie van blinden en slechtzienden. Er zijn inmiddels oplossingen gevonden, maar dat zijn toch nog lapmiddelen die steeds in nieuwe regio's opnieuw moeten worden uitgevonden. Een van de dingen waar men tegenaan loopt, is het gebrek aan uniformiteit. Wij hebben daar al vaker mee geworsteld bij dit dossier. De evaluatie van Rotterdam levert een groot aantal leerervaringen op voor andere decentrale overheden en vervoerbedrijven. Ik heb de evaluatie met genoeg gelezen, maar het was maar een korte tussenevaluatie. Er blijken veel vorderingen gemaakt te zijn. Ik ga ervan uit dat wij de onafhankelijke evaluatie in de zomer met vertrouwen tegemoet kunnen zien. Lang niet alles liep helemaal perfect. Een van de dingen waar men tegenaan liep, is dat de oplaadmachines veel te vaak storingen hadden in Rotterdam. Om maar aan te geven dat men stappen vooruitzet: de machines zijn vervangen en nieuwe zijn besteld. Ik hoop dat wij bij de nieuwe evaluatie ook zien dat zaken verbeterd zijn.

In Amsterdam wordt het NVB niet 25 juni maar eind augustus afgeschaft. Wij hebben gehoord dat de meerkosten van die twee maanden, zijnde de gedeelde inkomsten in verband met niet meer zwartrijden, aanzienlijk zijn. Betekent dit dat er afspraken zijn gemaakt tussen decentrale overheden over wie voor deze meerkosten opdraait?

Er is sowieso veel gedoe over de meerkosten, maar over welke meerkosten hebben we het eigenlijk? Zijn dat de mogelijke meerkosten die Arriva en Veolia nog gaan maken als de hardware die zij gaan plaatsen straks niet voldoet? Of zijn dat de meerkosten van Connexion als straks onverhoopt blijkt dat de huidige software of hardware moet worden vervangen? Daarbij is het de vraag of wij het niet ook moeten hebben over de minderkosten. Ik heb begrepen dat winkelketens bereid zijn om tegen betaling de distributie te verzorgen. Volgens mij was geld geraamd voor de kosten van de distributie. Hoe kunnen wij deze zaken met elkaar in overeenstemming brengen? Hoe hard er ook geroepen wordt «staatssecretaris, wilt u ervoor zorgen?», is het overduidelijk dat de meerkosten voor rekening van de decentrale overheden komen, want daar heeft het Rijk geld naar overgemaakt om de distributie en de invoering te regelen. Daar is blijkbaar een redelijk onduidelijke administratie bijgehouden en een wirwar van afspraken ontstaan. In mijn ogen moet het dus ook daar opgelost worden.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. In de afgelopen maanden is veel vooruitgang geboekt in het ov-chipkaartproject. De regiegroep heeft behoorlijke slagen gemaakt. Het afschaffen van de strippenkaart in de Rotterdamse metro is succesvol verlopen. Per 27 augustus zal ook in de Amsterdamse metro de ov-chipkaart het enige betaal- en vervoerbewijs zijn. Er is een eindbeeld voor de ov-chipkaart opgesteld, waarin de zorgpunten van de consumentenorganisaties zijn meegenomen en grotendeels worden opgelost. Consumentenorganisaties zitten weer aan tafel. Er is een uitrolplan opgeleverd, wat betekent dat nog voor het einde van dit jaar 70% van de ov-kilometers met de ov-chipkaart gemaakt kan

worden. Het is niet bij een plan gebleven. Er wordt volop kennis uitgewisseld en ook kennis geïmplementeerd. Bij de NS kan vanaf oktober dit jaar met de ov-chipkaart worden gereisd. De reiziger die reist met de ov-chipkaart is daar positief over. Het is goed om erbij stil te staan dat, na het vele werk dat de afgelopen jaar is verzet, wij echt kunnen zeggen dat wij met de ov-chipkaart en de uitrol ervan goed op streek zitten. Dat is te danken aan iedereen die zich daar vol enthousiasme op gestort heeft. Ik ga nu over tot de beantwoording van de enorme hoeveelheid vragen, te beginnen met de uitrol.

De heer Cramer en mevrouw Van Gent hebben gezegd dat de uitrolplanning de planning van de acht overheden en de aan hen gelieerde vervoerders in de implementatiegroep bevat en hebben gevraagd wanneer de rest start met de ov-chipkaart en wanneer daarover informatie komt. Er is bewust gekozen voor een geleidelijke uitrol, zodat men ervaring kan opdoen en van de ervaring van voorgangers kan leren. Dat gebeurt ook. De verdere planning voor overige regio's zal daarop gebaseerd zijn. De provincies hebben in de regiegroep toegezegd dat uiterlijk één jaar na het uitzetten van het Nationaal Vervoerbewijs in alle modaliteiten in de eerste stadsregio's de ov-chipkaart ook in de provincies operationeel zal zijn. Dat wijkt enigszins af van wat mevrouw Van Gent zei, want zij maakte de berekening vanaf januari dit jaar, omdat toen de strippenkaart in de metro is uitgezet. De afspraak is dat een jaar nadat alle modaliteiten in een stadsregio zijn uitgezet, overal in het land de ov-chipkaart operationeel zal zijn.

De heer Mastwijk heeft gevraagd of de planning niet ambitieus is. De planning is ambitieus, maar er is heel serieus aan gewerkt. Het is een ambitieuze, maar serieuze planning. Ik heb er alle vertrouwen in dat de decentrale overheden zich inzetten om die toegezegde planning te halen. Ik ben daarom ook blij dat er enthousiasme is, dat de houding «wanneer mogen wij?» is in plaats van «wanneer moeten wij?». De heer Leen Verbeek heeft meer moeite om regio's ervan te overtuigen dat ze nog even moeten wachten, dan dat hij moeite heeft om ze ervan te overtuigen om nu alvast te gaan beginnen. Dat is een goede spirit. Tegelijkertijd blijft het uitgangspunt het belang van de reiziger. Die is gediend met een betrouwbaar systeem. Als er omstandigheden zijn die om een oplossing vragen, dan heeft dat natuurlijk consequenties voor de planning, maar zoals het er nu naar uitziet, halen wij die ambitieuze maar serieuze planning.

De heer Madlener heeft gezegd dat hij dingen in de krant leest en van alles hoort. Hij vraagt zich af of alle partijen nog wel meedoen en of geen vervoerbedrijven zijn afgehaakt. Er zijn geen vervoerbedrijven afgehaakt. Als hij de uitrolplanning bekijkt, dan ziet hij dat alle ov-bedrijven gewoon meedoen. Dit heb ik de Kamer in de brief van 12 juni al laten weten.

De heer Mastwijk heeft gevraagd naar de distributie. Zijn tante dacht dat Primera een nieuw soort kleurshampoo was. Ik wil de heer Mastwijk graag complimenteren met zijn shampoo, want ik vind dat zijn haar buitengewoon mooi zit. Dat geldt trouwens voor alle Kamerleden! Misschien is de opmerking over Primera wel in verband te brengen met de opmerking die mevrouw Roefs maakte dat er echt enthousiasme is en winkels graag distributiepunt willen worden van de ov-chipkaart, omdat dat van belang is en vanwege de naamsbekendheid. De tante van de heer Mastwijk had misschien nooit van Primera gehoord, maar nu weet zij wel wat Primera is. Het vinden van distributiepunten voor de ov-chipkaart ligt op schema. De decentrale overheden zorgen ervoor dat de distributie op peil wordt gebracht. Het bestaan van voldoende distributiepunten is een van de criteria om het NVB uit te schakelen. Dat moet voor elkaar zijn voordat wij de strippenkaart uitzetten.

De heer Aptroot vraagt waarom de RAR (Reizigers Adviesraad) in Amsterdam negatief heeft geadviseerd over 25 juni. De RAR was negatief, omdat toen nog niet alle 250 verkooppunten in het distributienetwerk in bedrijf waren, de uitroldatum van Arriva niet zeker was, er geen prijs-

informatie beschikbaar was bij Connexxion en Arriva, er nog geen overeenstemming was tussen NS en Stadsregio Amsterdam over de tarief-integratie en over een alternatief voor de strippenkaart in de trein, er geen compensatieregeling was voor reizen tussen metro en trein en geen acceptabele oplossing voor de gedeelde NS-/GVB-stations. Deze lijst met zorgpunten van de RAR is voor mij reden geweest om Amsterdam ertoe op te roepen om in overleg met de RAR te bezien wat daaraan gedaan kan worden. Dat heeft mede geleid tot het besluit om 27 augustus te starten. Dan zijn veel van deze zorgpunten opgelost.

De heer Cramer vraagt of wordt onderzocht waarom de reizigers de chipkaart lastig vinden. In de evaluatie van Rotterdam worden de ervaringen van reizigers getoetst, ook in gesprekken met reizigers. De uitkomsten daarvan worden opgenomen in de evaluatie.

De heer Aptroot vraagt hoe het kan dat de distributieapparatuur van de NS niet overal operationeel is per 1 januari 2009, zoals staat in het eerste Aanvalsplan ov-chipkaart. De uitrol start pas nadat de automaten zijn aangepast? 1 januari 2009 is inderdaad de datum die is opgenomen in het aanvalsplan. Het operationeel zijn van de distributie op apparatuur per die datum is nog niet nodig, aangezien andere overheden ook niet per 1 januari 2009 zijn uitgerold. De NS heeft ons verzekerd de uitrolplanning te volgen. Daar waar de regio overgaat, zal de NS er zorg voor dragen dat op het station alle apparatuur aanwezig is die daar aanwezig moet zijn. Er is gevraagd hoe ik zorg voor duidelijkheid bij consumenten over de automaten. Onder leiding van de heer Verbeek werken overheden aan een distributiestrategie. Daarbij wordt de eenduidigheid voor de reizigers betrokken. Je kunt onmogelijk afspreken dat elke automaat er precies hetzelfde uitziet. De afspraak is wel dat look-and-feel hetzelfde moeten zijn, zodat als je iets aan de rechterkant moet doen bij de ene automaat, dat ook bij de andere automaat moet. Als men dan met een automaat kan omgaan, kan men met alle automaten omgaan. Die afspraak is daarover gemaakt.

Ik ben daarmee gekomen aan het eind van het kopje uitrol.

De **voorzitter**: De heer Cramer wil zijn laatste interruptie plegen bij de staatssecretaris.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Met alle respect, ik mis het antwoord op twee vragen. Ik heb niet zozeer een vraag over wat de staatssecretaris gezegd heeft. Ik heb gevraagd hoe het distributienetwerk zich verder gaat ontwikkelen. Dat staat even los van eventuele vercommercialisering daarvan. Ik heb daarnaast gevraagd of de NS-automaten ingezet kunnen worden voor het opladen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik weet niet zeker of antwoorden op de vragen van de heer Cramer in een ander blokje zitten. Dan komen ze ongetwijfeld nog langs, anders kom ik daar in tweede termijn op terug.

De **voorzitter**: Ik heb een punt van orde. Als wij nog een tweede termijn willen, dan moet de staatssecretaris zonder interrupties haar beantwoording afronden. Wij kunnen dan proberen om tien minuten voor het einde met de tweede termijn te beginnen. Ik zie de leden instemmen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Ik kom bij het blokje kosten. De heren Roemer, Mastwijk en Aptroot en mevrouw Van Gent vragen hoe wij het probleem van de kostenverdeling gaan oplossen. De commissie-Kist heeft in haar eerste rapport geadviseerd dat decentrale overheden en vervoerbedrijven samen afspraken moeten maken over de eventueel gemaakte meerkosten. Dat is ook in de regiegroep afgesproken. De afspraak over de kosten is in het verleden dus buitengewoon helder gemaakt. Als een vervoerder meerkosten heeft gemaakt, kan deze naar

zijn opdrachtgever gaan en met hem daarover spreken. Die afspraak is gemaakt in oktober vorig jaar. Mei dit jaar, dus nog niet zo lang geleden, zijn de vervoerders naar hun diverse opdrachtgevers toegegaan om te spreken over die meerkosten. Dat is volgens de gemaakte afspraak. Laten wij het aan hen overlaten om daaruit te komen. Er is dus geen onhelderheid over de afspraak hoe om te gaan met de meerkosten. Er is nog geen afspraak tussen vervoerbedrijven en decentrale overheden over hoe om te gaan met die eventueel gemaakte meerkosten. Dat is niet alleen te wijten aan de decentrale overheden. Het heeft ook te maken met het late moment waarop de vervoerbedrijven – dat was pas in mei – naar de decentrale overheden zijn gestapt met duidelijkheid in de cijfers. We moeten de betrokken partijen de ruimte geven om met elkaar eruit te komen.

De heer Van der Ham heeft iets heel ingewikkelds gezegd. Hij heeft iets gezegd dat voor mij wel hoorbaar, maar niet meer leesbaar is. Maar mevrouw Roefs heeft ook een mooie vraag gesteld! Zij heeft gevraagd ...

De heer **Van der Ham** (D66): Dan zijn uw ambtenaren dus onduidelijk?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ambtenaren doen nooit iets fout, dat weet u.

Mevrouw Roefs heeft gevraagd waar de meeste meerkosten in zitten. De meerkosten komen voor een belangrijk deel voort uit vertraging van de invoering. De commissie-Kist heeft daar in haar eerste rapport ook voor gewaarschuwd. Wil je in de toekomst meerkosten vermijden, dan moet je de kaart snel invoeren en de duale fase niet te lang laten duren, niet langer dan beslist noodzakelijk. Het laten voortbestaan van twee systemen naast elkaar, een ov-chipkaart en een strippenkaart, is een van de grootste kostenposten die de commissie-Kist voorziet. Er is eerder ook met de Kamer afgesproken om de duale fase zo kort mogelijk te laten duren, maar natuurlijk niet korter dan verantwoord voor de reiziger.

Er is gevraagd naar het vooruitschuiven van de planning en de kosten van de compensatieregelgeving. Die kan trouwens ook voor hoge kosten zorgen. Dat heeft te maken met de € 4-regeling. Er is nu een coulancregeling. Als een reiziger incheckt maar vergeet uit te checken, dan krijgt deze van het vervoerbedrijf het bedrag terug. Dat kan voor de vervoerbedrijven tot een behoorlijke kostenpost leiden op het moment dat die coulancregeling berekenend gebruikt wordt. Zolang mensen gewoon vergeten uit te checken, dan zul je die regeling in stand willen houden, maar er zal een moment komen dat gedacht wordt: als ik niet uitcheck, dan krijg ik mijn geld terug en kan ik gratis reizen. Dan kan het echt een kostenpost worden voor de vervoerbedrijven. Het is dus zaak om dat goed in de gaten te houden. Wanneer is het omslagpunt waarop de vervoerbedrijven niet met de coulancregeling verdergaan?

De heren Mastwijk en Madlener vragen wat ik vind van de berichten over grijs- en zwartrijden in de bus. De heer Mastwijk noemde daarbij ook de BDU. Zwart- en grijsrijden is een fenomeen dat zich voordoet met de strippenkaart. Mevrouw Roefs wees daar heel helder op in een interruptie. Het is natuurlijk niet zo dat wij dat met de ov-chipkaart voor 100% uitbannen. Wij kunnen het wel voor een stuk terugdringen. In de metro blijkt ook dat het zwartrijden teruggedrongen wordt door de ov-chipkaart. Bij de bus is dat wat lastiger, omdat je geen toegangspoortjes hebt voor de bus, maar ook daar zijn meer mogelijkheden, al was het maar omdat je door de reisinformatie die je hebt, kunt nagaan waar veel grijsgereden wordt. Als je bepaalde lijnen hebt waarvan achteraf uit de administratie blijkt dat is ingecheckt en vrijwel direct weer is uitgecheckt, dan weet je dat daar grijsgereden wordt en kun je op die lijnen gericht controleren met menskracht, zoals de heer Madlener zei. Zo draagt de ov-chipkaart bij aan het terugdringen van grijsrijden.

Een andere veelvoorkomende reden voor grijsrijden is een onhandige zoneverdeling, waarbij je net één halte extra hebt, waardoor je een hele strip meer moet afstempelen. De verleiding om in dat geval te zeggen «dan doe ik dat ene stripje maar minder» wordt kleiner door de ov-chipkaart, want dan betaal je per gereden kilometer. Je betaalt dus nooit extra omdat je qua zoneverdeling toevallig een onhandige halte hebt.

De ov-chipkaart maakt het grijs- of zwartrijden zeker niet gemakkelijker, maar dringt het voor een groot deel terug. De kaart maakt de mogelijkheden om het aan te pakken groter, maar tegelijkertijd moeten wij erkennen dat 100% uitbannen niet mogelijk is.

In antwoord op de heer Mastwijk: het heeft zeker de aandacht van mij, de overheden en de bedrijven. Ik spreek hen daar ook regelmatig over. Het is wel goed om te bedenken dat de kosten voor zwart- en grijsrijden bij de vervoerbedrijven terechtkomen en dat dit voor hen een sterke prikkel is om daar het nodige aan te doen.

De heer Mastwijk vraagt of het geen reden is om het geld uit de BDU terug te vragen. De BDU is afgesproken volgens een bepaalde sleutel. Decentrale overheden zijn vrij dat binnen het domein verkeer en vervoer te besteden zoals zij dat willen. De link tussen zwartrijden, gedeelde inkomsten en de BDU is lang niet altijd, vaak helemaal niet, duidelijk te leggen en zou ook wel ver gaan. Het is de verantwoordelijkheid van decentrale overheden en vervoerbedrijven om te kijken hoe zij daarmee omgaan. De prikkel is er, omdat het gewoon geld kost.

Mevrouw Roefs vraagt wie de extra kosten betaalt voor de vergraving van het uitzetten van de strippenkaart in Amsterdam. Dat is de verantwoordelijkheid van Stadsregio Amsterdam (SRA). Het is zijn verantwoordelijkheid om aan alle criteria te voldoen. SRA heeft na gesprekken met mij zelf voorgesteld om in augustus over te gaan, omdat hij zelf tot de overtuiging was gekomen, ook vanwege de omstandigheden in Amsterdam en de gemeenteraad zelf, dat dat een beter moment zou zijn.

De heer Van der Ham vraagt of er financiële tekorten dreigen nu de migratiegelden zijn gebruikt. Nee, bij het «go»-besluit zijn er twee financieringsbronnen aangewezen: de migratiegelden en een voorfinancieringsfaciliteit. Die tweede bron is nog nauwelijks gebruikt. Uit het tweede rapport van de commissie-Kist, dat ging over de vraag hoe decentrale overheden het aan hen toegekende geld hebben besteed, blijkt dat de voorfinancieringsbron nog nauwelijks is gebruikt. Het is natuurlijk ook niet vreemd dat decentrale geld hun eigen geld inzetten. Het is niet zo dat alles uit de BDU betaald zou moeten worden. Van decentrale overheden wordt verwacht dat zij voor verkeer en vervoer eigen geld inzetten. Dat kan natuurlijk ook voor de ov-chipkaart.

De heer Cramer vraagt wanneer er reacties komen op het eindbeeld. Komt dat in de volgende voortgangsrapportage? Ja, in de volgende voortgangsrapportage zal de voortgang op het gebied van het eindbeeld worden meegenomen en dus ook de voortgang van de diverse projecten.

Mevrouw Roefs vraagt hoe aandacht wordt besteed aan blinden en slechtzienden. In het eindbeeld wordt aandacht besteed aan de toegankelijkheid van het ov voor blinden en slechtzienden. Daar is ook een apart traject over afgesproken. Wij spreken dan over het «landschap» voor blinden en slechtzienden. Hoe willen wij dat dit er in het eindbeeld uitziet? De diverse consumentenorganisaties, waaronder Vizirus, zijn daar volop bij betrokken.

De heer Roemer vraagt of wij nu niet onmiddellijk moeten overgaan naar een nieuwe ov-chip. Onmiddellijk migreren is niet nodig. Wij hebben daar in het verleden uitgebreid met elkaar over gesproken. Onmiddellijk migreren moet wel mogelijk zijn als er een criminele businesscase is. Die is er nu nog niet, maar zoals u allen weet komt van de zomer het door Royal Holloway, University of London (RHUL) goedgekeurd migratieplan. Ondertussen heeft zowel Rotterdam als Amsterdam een regionaal fraude-

beheersingsplan gemaakt om ervoor te zorgen dat, mocht de kaart op grote schaal gekraakt worden, het plan klaar ligt voor een zo snel mogelijke overgang naar een nieuwe chip. Het is goed om te bedenken dat in geval van grootschalige fraude het risico niet ligt bij de reiziger. Die krijgt altijd zijn geld terug. Het kan wel ongemak opleveren voor de reiziger, maar geen financieel risico. Dat ligt bij de vervoerbedrijven. De heer Cramer vraagt wanneer er andere automaten bij de NS komen. NS-automaten zijn niet kwetsbaarder voor skimmen dan andere automaten. Ze voldoen aan alle eisen. De NS neemt veel maatregelen om skimmen tegen te gaan. Een voorbeeld van die technische maatregelen is het plaatsen van een voorzetsmond.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dit was absoluut niet mijn vraag.

De **voorzitter**: Dat is dan een bonus. Laten wij vooral verdergaan met de beantwoording.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De heer Van der Ham vraagt of de voorlopige conclusies uit Rotterdam worden gedeeld met Amsterdam. Ja. Daar hebben wij hier in de Kamer over gesproken. Ik heb daar ook uitgebreid over gesproken met de verschillende partijen. Juist het idee van de gefaseerde uitrol betekent ook dat je van elkaar wilt leren. Het zou wel heel raar zijn als je dan, wanneer ergens uitgerold wordt, zoals in Rotterdam, de uitkomsten daarvan niet zou delen. Amsterdam is op de hoogte gesteld van de evaluatie en de leerpunten daaruit van Rotterdam. Ook de komende evaluatie zal gedeeld worden met Amsterdam en alle anderen die gaan uitrollen. De afspraak is dat wanneer door leerervaringen de gedachte ontstaat dat wij punten anders moeten oppakken, wij afspraken maken en dat ook degenen die al uitgerold zijn, zich daaraan zullen houden. Het lerende traject is dus echt een manier waarop wij tot een voor de reiziger zo'n goed mogelijke ov-chipkaart willen komen. De heer Madlener zegt dat de NS 500 mln. gekregen heeft voor het neerzetten van poortjes, maar dat de NS niet overal poortjes neerzet. Hoe kan dat? Met de NS is niet afgesproken dat die overal poortjes neer moet zetten. Waar het sociaal onveilig is, moeten wel poortjes komen. Daaraan voldoet de NS. De NS streeft naar een controlekans van 90%. De NS neemt daarvoor een mix van maatregelen. Het neerzetten van poortjes is er een van. Zoals ik al zei, of de poortjes worden neergezet, is afhankelijk van de situatie op het station. De poortjes worden neergezet waar het nuttig en nodig is.

Dan heeft de heer Cramer ... Ik hoop dat dit wel een vraag is die hij heeft gesteld, anders moet hij maar nee schudden, want dan beantwoord ik hem ook niet meer. In mijn geheugen heeft de heer Cramer zich afgevraagd hoe het distributienetwerk eruitziet en of NS-automaten ingezet worden voor opladen.

De **voorzitter**: Voor het verslag: de heer Cramer knikt.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Kijk eens aan, twee uit twee. Het distributienetwerk wordt ontwikkeld door de samenwerkende overheden. In Rotterdam en Amsterdam zijn er automaten op elk metrostation, plus zo'n 120 verkooppunten in de stad. Worden NS-automaten ingezet voor opladen? Ja, ook de NS-automaten worden geschikt gemaakt voor het opladen van de ov-chipkaart.

De heer Roemer vraagt waarom niet wordt gekozen voor een duaal stelsel waarin de reiziger kan kiezen. Daar hebben wij al eerder veel over gesproken. Met de Kamer is om een veelheid van redenen, waarvan de kosten zeker niet de minste is, afgesproken om zo kort mogelijk een duaal stelsel te hebben, maar pas over te gaan naar alleen de ov-chipkaart als het echt verantwoord is tegenover de reiziger. Wij hebben vaak gesproken

over de criteria voor het uitzetten van de strippenkaart en de zorgvuldigheid die wij in het hele traject betrachten.

De heer Roemer heeft ook gezegd dat de verdere ontwikkelingen centraal geregeld moeten worden. Daar hebben wij het al heel vaak over gehad. Alles is lerend. Mogelijk dat de Kamer in een volgend project als dit anders beslist, maar in het verleden heeft zij juist gezegd dat dit project niet centraal maar decentraal geregeld moest worden. Als ik kijk naar de manier waarop de decentrale overheden daar onder leiding van de heer Leen Verbeek mee bezig zijn, dan denk ik echt dat ze laten zien dat ze dit aankunnen en dat we op de goede weg zitten.

Mevrouw Roefs heeft gezegd dat poortjes en automaten bij de RET vaak stuk blijken te zijn. De beschikbaarheid daarvan ligt rond 95% in Rotterdam. In Amsterdam ligt het op hetzelfde niveau. De informatie die mevrouw Roefs heeft, is niet de informatie die ik heb, maar het is vooral aan de stadsregio's om daar achteraan te gaan.

Voorzitter, hiermee heb ik alle vragen beantwoord.

De **voorzitter**: Hartelijk dank. De leden krijgen een tweede termijn. Ik verzoek hen kort en bondig te zijn, zodat de staatssecretaris ook nog kan antwoorden.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik heb vandaag nog even gebeld met Connexxion. Er zijn onenigheden over kosten. De staatssecretaris heeft een aantal redenen genoemd voor kostenoverschrijdingen. Er wordt over gesproken. Dat betekent dat de belastingbetaler toch op zal draaien voor die meerkosten, hetzij via de decentrale overheden, hetzij via de staatssecretaris. Het wordt tijd om een goed overzicht te krijgen van de kosten. Is de staatssecretaris bereid om nog voor het zomerreces een adequaat overzicht te sturen van een schatting van alle kostenclaims? Ik maak mij zorgen. Wij hebben al zo'n enorme overschrijding gehad. Ik wil weten waarover wij praten.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik heb gepoogd om constructief de kwaliteit van de ov-chipkaart te blijven verbeteren. Over punten waarover een meningsverschil is, wordt gewoon gezegd: tja, we verschillen nu eenmaal van mening. Er is helaas weinig debat.

De uitgangspunten voor de reiziger vind ik zwaar onderbelicht. De prijzen gaan omhoog, nu weer bij de tram, van € 1,60 naar € 2,60. Uiteindelijk gaat de ov-chipkaart voor de reiziger naast een aantal voordelen een heleboel nadelen opleveren. Ik vind het jammer dat dit in dit debat veel te weinig aandacht heeft gekregen. Ik overweeg een VAO aan te vragen.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor haar antwoorden.

Toen ik vroeg naar de evaluatie, bedoelde ik niet of die gedeeld wordt met Amsterdam. Natuurlijk is dat zo. Mijn vraag was of de evaluatie die nu gaande is ook tussentijds wordt gedeeld.

Het ander punt is over de formele strategie tegen fraude. Rotterdam gebruikt zelf een risicopercentage, maar welke eis wil de staatssecretaris stellen aan het risicopercentage waaraan die gemeentelijke vervoerb企业n en de NS moeten voldoen en waarvan zij zegt: dat ben ik bereid om via de algemene middelen te financieren?

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de beantwoording en voor de waarderende woorden over mijn coiffure of wat daar nog van over is.

Er is gesproken over een planning. Ik vond die ambitieus. De staatssecretaris erkende dat. Zij noemde de planning ook reëel. Ik heb gezegd, en dat wil ik even markeren, dat de staatssecretaris aan de knoppen zit als het gaat om het uitzetten van het papieren vervoerbewijs. Ik verwacht dat de

staatssecretaris niet aarzelt wanneer de planning of een zorgvuldige planning in gevaar komt.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. De opmerking van de heer Mastwijk is mij uit het hart gegrepen.

Ik heb nog een punt over de verdeling van meerkosten. Wil de staatssecretaris toezeggen dat wij op een redelijke termijn, bijvoorbeeld begin oktober – er zit natuurlijk een zomerperiode tussen – nog eens geïnformeerd worden hoe het staat met het gesprek tussen de decentrale overheden en de vervoerbedrijven. Wij vinden dat de kosten die redelijkerwijs gemaakt zijn, vergoed moeten worden en dat daar enige vaart achter moet zitten. Als die toezegging er is, dan is de VVD tevreden.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor haar antwoorden, inclusief de bonusbeantwoording. De uitrol is op gang gekomen. Die loopt ook goed. Ik denk dat het voor de staatssecretaris, de decentrale overheden en de vervoerbedrijven een compliment waard is.

Ik kijk met spanning uit naar de volgende voortgangsrapportage en de daarin eventueel op te lossen zorgpunten van de consumentenorganisaties.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de beantwoording.

Ik heb het antwoord gemist op mijn vraag over de incomplete transacties. Kan de staatssecretaris een hard cijfer noemen voor de hoeveelheid incomplete transacties zij acceptabel vindt. De staatssecretaris zegt dat het omslagpunt van de coulanceregeling te zijner tijd moet worden gezien. In wat voor termijnen denkt zij dan? Dat is juist een punt waarop nu veel mis gaat.

De staatssecretaris zegt steeds dat we de kwestie van de meerkosten aan de betrokken partijen moeten overlaten, maar hoe reëel is dat? Wij en andere partijen zetten daar terecht vraagtekens bij. Ik heb aangegeven dat busbedrijven openlijk tegenstribbelen en dat de rekening niet direct moet worden neergelegd bij de ov-reiziger, want dan ondervindt die veel nadelen door deze exercitie. Van een kale kip kun je geen veren plukken, en dat is toch de situatie waarin veel busbedrijven verkeren.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik sluit mij aan bij het verzoek van de heer Aptroot om een overzicht van de meerkosten rond oktober. Wat die meerkosten betreft, wil ik een reactie van de staatssecretaris op twee uitspraken. De eerste is dat vertraging op dit moment eigenlijk alleen opgetreden kan zijn op plekken waar het duale stelsel heeft voortgeduurd. Dat is dus alleen bij de RET en de komende tijd bij het GVB. De tweede is dat bij Connexxion, niet bij Veolia en niet bij Arriva, hardware is geïnstalleerd. Is die hardware nog geschikt als gemigreerd moet worden naar een volgende generatie chipkaart? In dat geval zijn daarvoor geen meerkosten te verwachten. Iedereen heeft het over meerkosten, maar kan concreter gemaakt worden wanneer wij nu eigenlijk spreken over meerkosten?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Een aantal van u komt terug op de meerkosten. Meerkosten zijn in het verleden gemaakt. De commissie-Kist heeft daar onderzoek naar gedaan. Het rapport van de commissie is aan de Kamer toegezonden. Daar staan haar bevindingen helder en duidelijk in. Naar aanleiding van het rapport zijn in de regiegroep afspraken gemaakt over wie die meerkosten zou dragen. In de regiegroep is door iedereen aanvaard dat vervoerbedrijven die claimen meerkosten te hebben, met de opdrachtgever in overleg treden om te bezien hoe daarmee om te gaan. Dat is in oktober helder afgesproken in de regiegroep. In mei van dit jaar zijn de vervoerbedrijven naar de decen-

trale overheden toegegaan en hebben gezegd: wij hebben meerkosten. Nu vindt dat overleg plaats. Het overleg is dus nog maar pas gestart, omdat pas enkele weken geleden de vervoerders met de cijfers naar hun diverse opdrachtgevers zijn gegaan. Er is gevraagd om een overzicht, maar dat staat in het rapport van de commissie-Kist. Als de Kamer toch op de hoogte wil worden gehouden van het verloop van de overleggen, dan stel ik voor om ieder halfjaar een voortgangsrapportage te maken, waarin ik ook inga op de stand van de onderhandelingen. Dat lijkt mij een goede afspraak. Ik wil nogmaals aantekenen dat de heldere afspraak is gemaakt dat de decentrale overheden en de vervoerders samen tot overeenstemming moeten komen over de meerkosten. Daar ligt de verantwoordelijkheid.

De heer Van der Ham vraagt of de evaluatie tussentijds wordt gedeeld. Wij hebben een stuurgroep en implementatiegroep ingesteld. Die moeten contact met elkaar houden en van elkaar leren. Zodra in Rotterdam dingen duidelijk worden, worden die gedeeld met Amsterdam. Dat is dus geen formeel iets, waarbij we even naar elkaar kijken en over drie of zes maanden, als het volgende rapport af is, weer kijken. Zo werkt het niet. De kracht van de manier waarop wij met de uitrol van de ov-chipkaart omgaan, is juist dat er voortdurend contact met elkaar is en voortdurend van elkaar geleerd wordt.

De heer Van der Ham vraagt wat een acceptabel frauderisico is. Het risico van de fraude ligt bij de vervoerbedrijven. Zij dragen de financiële kosten. Als grootschalig gefraudeerd wordt, betekent dat een financiële aanslag op hun budget en niet op dat van de reiziger. Vandaar dat de vervoerders goed kijken wanneer ze migreren naar een nieuwe chip. Ik heb wel de eis gesteld dat er een goed migratieplan moet liggen. Wanneer naar een nieuwe ov-chip wordt overgegaan, moet het plan klaarliggen voor hoe ze dat doen.

De heer **Van der Ham** (D66): U zegt dat het risico voor te veel fraude bij de vervoerder ligt, maar dat wordt uiteindelijk doorgesluisd naar de klant. Die gaat ervoor betalen. U moet het voor de klant opnemen en zeggen dat de vervoerder zich nog meer moet inspannen om fraude tegen te gaan. U moet meer de kant van de reiziger kiezen.

De heer **Madlener** (PVV): De staatssecretaris dwingt de reiziger zo'n kaart te kopen door de strippenkaart uit te zetten. Dan moet zij niet de reiziger ook nog 's dwingen om weer een kaart te kopen voor € 7,50 of hoeveel die ook kost.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het financiële risico ligt bij de vervoerders. Bij hen zal dus ook heel snel de prikkel ontstaan om over te gaan naar een veilige kaart als op grote schaal gefraudeerd wordt. Ik stel de eis dat als vervoerders willen migreren, dat direct en goed gebeurt. De leden veronderstellen dat het financiële risico door de vervoerder direct zal worden doorberekend aan de reiziger. De tarieven worden echter niet door de vervoerder, maar door de decentrale overheid vastgesteld. Het afwegingskader ligt dus bij de democratisch gecontroleerde overheid. Het belang van de reiziger zal dus ook in de toekomst moeten worden gewaarborgd door de decentrale overheden.

De heren Aptroot en Mastwijk zeggen dat de planning ambitieus is, maar wel reëel. De heer Mastwijk zegt nog eens: wij moeten wel zorgvuldig blijven. Ja, mijnheer Mastwijk, daarom zeg ik «ambitieuus, maar reëel». Dat is gebaseerd op een zorgvuldige invoering, maar dat is ook de reden dat ik net in mijn beantwoording een slag om de arm hield. Mocht er iets opkomen dat van belang is, de kaart veiliger maakt, maar wel tijd kost, dan zal de planning wel vertraging oplopen. Het belang van de reiziger en het belang van een goede kaart staan altijd voorop. Dus: snelheid, maar

alleen als die verantwoord is voor de reiziger en als die zorgvuldig is. Zo werken wij.

De heer **Mastwijk** (CDA): Dat betekent dat de staatssecretaris in dat soort gevallen niet zal schromen om de knop voor het uitzetten van het Nationaal Vervoerbewijs niet om te draaien? Dat is het instrument dat zij heeft. Als het haar niet bevalt, zet zij het NVB niet uit.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ja, natuurlijk. Daarom heb ik het met zo veel criteria omkleed en kijken wij steeds heel serieus of het verantwoord is.

Mevrouw Van Gent zegt dat zij nog geen antwoord heeft gehad op haar vraag over de harde grens voor incomplete transacties. Dat is waar. Het is lastig om een harde grens te stellen, omdat het lastig is om achter de cijfers te kijken. Wij, de decentrale overheden en de vervoerders willen uit coulance voor de klant, de klant er niet op afrekenen dat die vergeet uit te checken. Tegelijkertijd wil je het ook niet zo lang laten voortbestaan dat de klanten die dat zouden willen, er misbruik van gaan maken. Je wilt dat cijfer ook gebruiken om een redelijk beeld te krijgen van hoeveel reizigers vergeten uit te checken. Die drie dingen komen bij elkaar. Het is lastig om daar één hard cijfer voor te geven. Je weet nooit of dat een vertekend cijfer is door de wijze waarop reizigers daarmee omgaan. Daarom wordt dat cijfer bekeken in combinatie met andere cijfers. Ik kan geen hard percentage noemen waar het onder of boven moet. Ik kan wel een afweging geven waarin wij aan de hand van de verschillende cijfers kijken of er een stijgende lijn is en daaruit de conclusie trekken: nu vinden wij het verantwoord. Als wij dit ene cijfer uit dat geheel trekken en hard maken, geeft dat niet het juiste inzicht in of het nu echt verantwoord is om de strippenkaart uit te zetten. Daarvoor moet je echt meerdere cijfers en parameters in verhouding tot elkaar bekijken. Nogmaals, de zorgvuldigheid en het belang van de klant staan bij die afweging voorop.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De staatssecretaris zei in eerste termijn tussen neus en lippen door dat het omslagpunt van de coulanceregeling moet worden gezien. Ik wil weten wanneer dat gebeurt. Dat gaat om de € 4-transacties, die vaak misgaan op dit moment. Nu gaat de staatssecretaris ook nog druk op de ketel zetten.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat is waar. Het is een hard criterium voor het uitzetten van het NVB. De beslissing over het omslagpunt voor de coulanceregeling moeten de vervoerbedrijven samen met de decentrale overheden nemen, maar natuurlijk ook in samenspraak met de consumentenorganisaties. Het is van belang om dat ook met hen te bespreken en om met hen tot overeenstemming te komen.

Mevrouw Roefs vraagt of de hardware van Connexxion geschikt is of dat die onder de meerkosten valt wanneer gemigreerd gaat worden. De discussie over de meerkosten gaat over het verleden, niet over het migreren naar de nieuwe chip. Van meerkosten in de toekomst spreken wij eigenlijk niet. Kosten in de toekomst zijn gewoon de kosten die je moet maken. De commissie-Kist heeft in haar eerste rapport een aantal aandachtspunten genoemd om vermijdbare kosten te vermijden. Ik heb daar ik in mijn beantwoording aan gerefereerd. Ik weet op dit moment niet of de hardware nog geschikt is of niet. Dat ligt echt bij Connexxion. Ik kan daar op dit moment geen antwoord op geven. Mevrouw Roefs kan ervan op aan dat er hard gewerkt wordt om vermijdbare kosten inderdaad te vermijden.

Ik denk dat ik hiermee de vragen uit de tweede termijn heb beantwoord.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik wil liever geen plenair vervolg. De staatssecretaris komt mij deels tegemoet. Zij geeft de stand van zaken van de

discussie tussen de decentrale overheden en de vervoerbedrijven door bij de volgende voortgangsrapportage, maar die is half december. Dan is het jaar alweer voorbij. Ik wil er druk op zetten. Het moet zo snel mogelijk uit de wereld. Als wij half oktober een brief krijgen, dan bemoei ik me nu er inhoudelijk niet mee. Dan kunnen wij te zijner tijd opnieuw ons standpunt bepalen. Dat moet toch mogelijk zijn?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Enerzijds begrijp ik dat u dat zegt, anderzijds zegt u dat u er druk op wilt zetten. De voortgangsrapportage komt ongeveer eind november. Dan geven wij de partijen ook even de gelegenheid om er met elkaar uit te komen. U wilt toch met mij niet in de situatie geraken dat de verwachting gewekt wordt dat, als de zaak bij de Tweede Kamer ligt, zij daar mogelijk nog wel een bultje geld bij zal doen. Er is helder afgesproken dat zowel vervoerbedrijven als decentrale overheden daar samen uit moeten komen. Daar is iedereen het over eens. Laten we hen de tijd geven om er ook echt met elkaar uit te komen. Ik zeg u toe dat ik mij goed op de hoogte laat houden en bij de voortgangsrapportage stel ik de Kamer op de hoogte.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben er niet gelukkig mee. Ik vind de staatssecretaris weinig soepel.

De **voorzitter**: De heer Van der Ham heeft nog een korte vraag om een VAO te voorkomen?

De heer **Van der Ham** (D66): Begrijp ik goed dat de staatssecretaris in antwoord op mijn vraag over welk fraudepercentage acceptabel is, zegt dat zij dat aan het einde van het traject wel gaat vaststellen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Nee.

De heer **Van der Ham** (D66): U gaat het helemaal niet vaststellen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik denk dat u uw vraag nog eens moet herhalen. U refereert nu zo kort aan een eerdere vraag.

De heer **Van der Ham** (D66): Gaat u uiteindelijk een percentage noemen richting de vervoerbedrijven waarvan u zegt: boven dat percentage accepteer ik geen fraude.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Nee, de sector spreekt zelf af het fraudeniveau af en spreekt zelf af bij welk percentage hij overgaat naar een nieuwe chipkaart.

Toezeggingen

- De minister van Financiën verzoekt De Nederlandsche Bank (DNB) om een toelichting op wat zij verstaat onder bedrijven die «in the scheme» opereren, op in hoeverre zij de afgelopen vier jaar een oordeel heeft geveld over Trans Link Systems in het kader van de egi-status en op in hoeverre het volume aan financiële transacties voor DNB uitmaakt voor het al dan niet toetsen van een instelling aan de egi-criteria, en zal de reactie van DNB aan de Kamer doen toekomen.
- De staatssecretaris informeert de kamer eind november in de eerstvolgende voortgangsrapportage over de ov-chipkaart over de stand van zaken van het overleg tussen de decentrale overheden en de vervoerbedrijven over de verdeling van de meerkosten.

De heer **Roemer** (SP): Het is altijd netjes voor de orde om te zeggen dat ik een VAO aanvraag.

De **voorzitter**: Dan is dat genoteerd. Ik dank zowel de leden als de staatssecretaris en haar ondersteunende staf om de uitvoerige agenda in twee uur te behandelen. Ik dank het publiek voor haar belangstelling. Een aantal leden is al per ov vertrokken. Ik wens iedereen veilig thuis.