

Vergaderjaar 2008–2009

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 252**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 6 oktober 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat naar aanleiding van de berichten in de media, gerelateerd aan de OV-Chipkaart. De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 3 oktober 2008.

Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Jager

De griffier van de commissie  
Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Halsema (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA) en Vacature (VVD).  
Plv. leden: Vendrik (GL), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en Neppérus (VVD).

1

*Kent u het bericht «Zorgen over OV-chipkaart voor Olympische Spelen in Londen»?<sup>1</sup>*

Ja.

2

*Is het waar dat Transport for London (TfL) voortijdig het contract met de leverancier van de Oyster Card (waarin een soortgelijke chip wordt gebruikt als in de Nederlandse chipkaart) heeft opgezegd?*

Transport for London (TfL) heeft mij gemeld dat het klopt dat men uit financiële overwegingen heeft aangegeven het contract met TranSys te zullen opzeggen en de samenwerking per 2010 te beëindigen. De beveiliging van de chip in de Oyster kaart speelt hierbij, aldus TfL, geen enkele rol. TfL ziet dit niet als afscheid van het systeem of de kaart, maar als afscheid van de operationele dienstverlening door de huidige leverancier. Het gaat daarbij om de uitoefening van een optie die TfL reeds bij het gunnen van het contract in 1998 had bedongen.

3

*Is het waar dat de afgelopen maanden in Londen op dezelfde manier kaarten zijn gekraakt als recentelijk in Nederland?*

In april van dit jaar hebben medewerkers van de Radboud Universiteit in Nijmegen een Oyster kaart gemanipuleerd door er onbetaald saldo op te plaatsen en vervolgens eenmalig met de kaart gereisd. Dit is direct in de back-office achter de Oyster kaart gesignaleerd waarop de kaart is geblokkeerd.

4

*Wat zijn naar uw oordeel de gevolgen daarvan voor de verdere invoering van de OV-chipkaart in Nederland en geven de ontwikkelingen en de besluitvorming in Londen u aanleiding de planning voor de verdere invoering van de OV-chipkaart in Nederland, zoals kort voor het zomerreces met de Kamer besproken, bij te stellen?*

De ontwikkelingen in Londen zijn niet van invloed op het vervolgtraject van de OV-chipkaart in Nederland. Het contract met TranSys is opgezegd uit financiële overweging en heeft geen relatie met de beveiliging van de chip. De actie met een Oyster kaart door medewerkers van de Radboud Universiteit is reeds geruime tijd bekend. Dit is meegenomen in de verschillende onderzoeken. De planning van invoering van de OV-chipkaart zoals voor de zomer met uw Kamer besproken blijft daarmee ongewijzigd.

5

*Bent u bekend met het feit dat gebruikers van de Oyster Card in Londen achteraf automatisch het laagste tarief voor hun reizen betalen?*

De Oyster Card kent een zogenaamd daily capping mechanisme. Dit mechanisme houdt in dat reizigers na het bereiken van een bepaalde daglimiet verder gratis reizen (onder voorwaarden). Dat is iets anders dan dat er achteraf het laagste tarief wordt afgerekend.

6

*Bent u bereid om zo een regeling ook te eisen van de NS, mede gezien uw eerdere positieve reactie op een soortgelijk voorstel van de zijde van de Kamer<sup>2</sup> en het feit dat de NS eigendom van de Staat der Nederlanden is? Zo neen, waarom niet?*

<sup>1</sup> Dagblad Trouw d.d. 15 augustus 2008.

<sup>2</sup> 23 645, nr.172, bijlage 5.

Nee. Bij de opzet van het Nederlandse systeem is geen rekening gehouden met een mechanisme zoals daily capping. Het feit dat NS eigendom is van de Staat der Nederlanden doet in dit verband niet ter zake. NS is immers een structuur NV.

7

*Bent u bereid om zo een regeling ook te verlangen van de decentrale overheden en vervoerders en dit als eis te stellen voor het uitzetten van de strippenkaart? Zo neen, waarom niet?*

Nee. De keuze voor het tariefsysteem in het stads- en streekvervoer is aan de concessieverleners en hun vervoerders. Er zijn door hen wel afspraken gemaakt dat bij overstappen binnen 35 minuten de vaste voet niet opnieuw in rekening wordt gebracht. Daarnaast worden er door de concessieverleners en OV-bedrijven proposities ontwikkeld waarbij, na het betalen van een vastrecht, een bij dat recht behorende korting wordt verleend op de vaste voet en op de kilometerprijs.

8

*Wat is uw mening over het bericht «Metroreiziger raakt gewond bij deurtjes»<sup>1</sup>? Hoe verhoudt dit zich tot uw uitspraak dat de strippenkaart alleen wordt uitgezet wanneer er sprake is van een veilig product? Betekent dit, dat – zolang dergelijke incidenten zich voordoen – de strippenkaart niet wordt uitgezet? Zo neen, waarom niet?*

Ik betreur het dat er een reiziger gewond is geraakt door het gebruik van de poortjes. Elk gesloten systeem kan leiden tot incidenten. Een dergelijk incident doet zich ook wel eens voor bij een liftdeur, een draaideur of een draaihekje. Het gaat er om vertrouwen te hebben dat dergelijke incidenten ook incidenten blijven. Dit zal ik betrekken bij mijn besluit om de strippenkaart in de metro van Rotterdam uit te zetten.

9

*Is het u bekend dat de kaartcontrole niet of slechts zeer moeizaam verloopt met de OV-chipcard? Wat gaat u hieraan doen?*

De controleurs zijn uitgerust met apparatuur om de OV-chipkaart te controleren. Kaartcontrole, de intensiteit daarvan en de «pakkans» zijn een verantwoordelijkheid van de betrokken vervoerder. De vervoerders hebben mij laten weten dat de controle van OV-chipkaarten door controlemedewerkers gewoon kan plaatsvinden. In de Rotterdamse trams worden naast de controlemedewerkers inmiddels ook alle conducteurs van controle-apparatuur voorzien.

10

*Is het u bekend dat bij een kleine schop of duw tegen de deurtjes van tourniquets op metrostations in Rotterdam de deurtjes al open gaan? Is hier iets aan te doen?*

Ja, dat is mij bekend. Dit betreft een bewust gekozen voorziening in het belang van de veiligheid van de reizigers. Het gaat hier om de afweging tussen de veiligheid van de reizigers (zie ook vraag 8) en de belemmering van een te gemakkelijke toegang. De veiligheid van de reiziger weegt hierbij zwaarder dan het risico dat kwaadwillende zwartrijden door de poortjes open te trappen. Deze voorziening is overigens ook op last van de brandweer als extra beveiliging aangebracht. Zodra de druk op een poortje te groot wordt, gaat het open. Hiermee wordt voorkomen dat er mensen tegen de poortjes klem komen te zitten. Het is dus niet wenselijk hier iets aan te doen.

---

<sup>1</sup> [http://www.ad.nl/rotterdam/2538513/Metroreiziger\\_raakt\\_gewond.html](http://www.ad.nl/rotterdam/2538513/Metroreiziger_raakt_gewond.html)

11

*Is het u bekend dat reizigers klagen over de trage instap door deze poortjes? Zijn er betere poortjes voorhanden die een snellere doorstroming mogelijk maken?*

Ja, dat is mij bekend. Het is het gevolg van de huidige duale fase waarin de strippenkaart en de OV-chipkaart geaccepteerd worden als vervoerbewijs. Zolang er gebruik wordt gemaakt zowel van de strippenkaarten als van de OV-chipkaart kost de controle meer tijd, omdat reizigers met een papieren kaart gebruik moeten maken van een stempelautomaat die voor de poortjes is geplaatst. Zodra alleen met de OV-chipkaart wordt gereisd, is dit probleem opgelost. De poortjes hoeven dan namelijk niet eerst te sluiten om de volgende reiziger, die heeft ingecheckt, te laten passeren.

12

*Wanneer komen er kaartcontroleurs en veiligheidsbeambten in de Rotterdamse en Amsterdamse metro, zodat het grote aantal zwartrijders af kan nemen en de veiligheid en het comfort toe kunnen nemen, in het bijzonder in de avonduren?*

Het is de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden om over de inrichting en de aanpak van de veiligheid te beslissen. Ik verwijs in dit verband mede naar het Vervolg Aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer (28 642, nr. 22) waarin ik uitvoerig ben ingegaan op het avondtoezicht.

13

*Wat zijn de jaarlijkse kosten als gevolg van zwartrijden in tram en metro?*

De omvang van het zwartrijden wordt jaarlijks gemeten. Daarvoor verwijs ik naar de monitor zwartrijden stads- en streekvervoer van juni 2008. Deze monitor treft u hierbij aan.<sup>1</sup> Inzicht in de kosten heb ik niet. Het bestrijden van zwartrijden is immers een decentrale verantwoordelijkheid.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
J. C. Huizinga-Heringa

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.