

Vergaderjaar 2005–2006

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 136**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 12 april 2006

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 16 maart 2006 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat inzake de ov-chipkaart (23 645, nr. 132);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat inzake stand van zaken invoering ov-chipkaart (23 645, nr. 135).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

### **Vragen en opmerkingen uit de commissie**

De heer **Mastwijk** (CDA) merkt allereerst op dat er aan de ov-chipkaart twee belangrijke voordelen zijn verbonden: meer reizigersgemak en meer sociale veiligheid.

De NS kan de ov-chipkaart voor 1 januari 2008 hebben ingevoerd, terwijl de interne planning uitgaat van 1 maart 2007. Vanwaar het verschil? Als er een kaart komt die aan alle voorwaarden voldoet, moet desnoods enig uitstel maar voor lief worden genomen.

Hoe ziet de minister de kwestie van hoofdconducteurs en gastheren in relatie tot de beloofde sociale veiligheid? Het kan niet de bedoeling zijn dat die sociale veiligheid het sluitstuk vormt om de exploitatie van de ov-chipkaart rond te krijgen.

De reiziger moet € 7,50 betalen voor de kaart. Daar is op zich niets op tegen, want de kaart vertegenwoordigt een zekere waarde en men moet er zorgvuldig mee omgaan. Ervan uitgaande dat de kaart een reissaldo vertegenwoordigt van € 50 (een retourtje Hoogeveen-Den Haag kost immers al € 36,90) en dat in ieder geval zo'n 8 miljoen reizigers er een aanschaffen, wordt er op een gegeven moment 400 mln. gestort bij TLS. Als je uitgaat van 3% rente, komt dat neer op 12 mln. rente per jaar. De reiziger kan daarvan niet profiteren, maar heeft het geld ook nog niet uitgegeven. Hij lijdt een renteverlies van ongeveer € 7,50 en betaalt dus eigenlijk € 15 voor zijn ov-chipkaart. Omdat de reiziger dus al een behoorlijke financiële bijdrage levert, is er met het CDA niet te praten over hogere tarieven. De minister heeft 100 mln. op tafel gelegd en nu zijn de bedrijven aan de beurt. Wat dit betreft zijn de uitlatingen van de Haagse wethouder Bruins (in de orde van: «Er moet flink wat geld bij, anders gaat het feest niet door») bij de CDA-fractie niet in goede aarde gevallen.

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijkema (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GroenLinks), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der Sande (VVD), Lenards (VVD) en Knops (CDA).  
Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GroenLinks), Smeets (PvdA), Slob (ChristenUnie), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GroenLinks), Jager (CDA), Vergeer (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA), Szabó (VVD), Aptroot (VVD) en Ten Hoopen.

Dat er wordt overgeschakeld van zone naar gereisde kilometer is een logische zaak. De invoering van de ov-chipkaart mag echter niet leiden tot tariefsverhogingen. De consument heeft nog steeds de indruk dat hem bij de introductie van de euro een oor is aangenaaid door de horeca.

Volgens de minister zal ongeveer 70% van de reizigers minder, hetzelfde of maximaal 10% meer gaan betalen. Voor 30% van de reizigers zal het verschil oud-nieuw groter zijn. Zij zullen dus meer moeten gaan betalen. Deze cijfers geven geen inzicht in de gevolgen voor bepaalde groepen. Het kan best zo zijn dat 30% van de reizigers 70% van de kilometers voor zijn rekening neemt of andersom.

De heer Mastwijk heeft de indruk dat de korte ritten duurder worden. Het CDA is daarvan voorshands geen voorstander. De bereikbaarheid van ov-haltes is immers voor veel mensen (met name ouderen en gehandicapten) een belangrijk gegeven.

Er is op zich niets tegen tariefdifferentiatie, maar het enige doel mag niet zijn dat de kas moet worden gespekt. Een hoger spitstarief zou de minder belangrijke ritten in de spits moeten ontmoedigen. Dit is natuurlijk een rare redenering, want verondersteld wordt dat mensen voor hun lol in de spits reizen terwijl zij net zo goed wat later de bus kunnen nemen. Hogere spitstarieven leiden dus niet tot minder autogebruik. Misschien is eerder het tegendeel het geval.

Hoe groot acht de minister het risico dat de bedrijven die niet deelnemen aan TLS op achterstand worden gezet en dus niet goed kunnen meedingen naar de concessies?

Er moet in ieder geval nog een aantal jaren een landelijk dekkend netwerk zijn waar je bij een mens van vlees en bloed een ov-chipkaart kunt kopen. Het is nog maar de vraag of het aantal van 800 tot 1000 verkooppunten voldoende is. Zeker in het landelijk gebied heeft het openbaar vervoer een sociale functie, vooral voor mensen die moeite hebben met het tempo van de samenleving. Als de minister op enig moment extra geld beschikbaar wil stellen, moet dat worden besteed aan de toegankelijkheid van het ov in het landelijk gebied.

Welke punten van de consumentenorganisaties onderschrijft de minister wel en niet? Een persoonlijke ov-chipkaart heeft als voordeel dat hij kan worden geblokkeerd bij verlies of diefstal en dat notoire overtreders een reisverbod kan worden opgelegd. De privacy is echter een groot goed en daarom dient de marketing alleen voor reizigersdoeleinden te worden gebruikt. Kan de minister ook nog iets zeggen over een opt out-regeling? De heer Mastwijk kan zich wel iets voorstellen bij een «geclusuleerd gebruik van persoonsgegevens» maar dan niet in de geest van «gebruik van de gegevens moet significant voordeel opleveren».

Mevrouw **Dijkma** (PvdA) stelt vast dat de rijksoverheid een relatief geringe bijdrage levert aan de invoering van de ov-chipkaart maar ook dat die kaart van groot maatschappelijk belang is. Op die manier wordt immers de sociale veiligheid bevorderd en kan er meer inzicht worden verkregen in vervoersstromen. Onder andere het feit dat maar liefst 19 vervoersautoriteiten erbij zijn betrokken, maakt dat het introductieproces nogal moeizaam verloopt. De problemen zijn niet alleen technisch van aard, maar dragen in bijvoorbeeld het geval van de privacy ook een politiek karakter. Wanneer zal de minister precies het go/no go-besluit nemen? Het is ongelooflijk belangrijk dat reizigers bij de invoering van de ov-chipkaart niet de indruk krijgen dat zij veel meer moeten gaan betalen. Dat zou de kaart immers een verkeerd imago bezorgen terwijl een vliegende start gewenst is. De PvdA-fractie is van mening dat de rijksoverheid op dit punt desnoods een extra bijdrage moet leveren. Bezuinigingen op stads- en streekvervoer hebben er immers toe geleid dat er bij de decentrale overheden weinig vet op de botten zit. Wanneer zullen de zes resterende decentrale overheden hun handtekening zetten?

Een systeem waarin de reiziger per kilometer betaalt, is rechtvaardiger dan het huidige systeem. Er is echter sprake van een vaste voet van 76 cent. Die hoeft niet betaald te worden als je binnen 35 minuten overstapt, maar in de huidige situatie geldt een overstaptijd van een uur bij 2–4 strippen en anderhalf uur bij 5–7 strippen. Er is dus sprake van een verslechtering. De mensen die korte ritten maken, zijn slechter af. Mevrouw Dijkma is bang dat hier zich het euro-effect kan voordoen. Uit de brief van de minister blijkt overigens dat alle reizigers kunnen worden geconfronteerd met tariefsverhogingen als gevolg van de invoering van de ov-chipkaart. Wat denkt de minister te gaan doen aan de € 7,50 voor de ov-chipkaart?

Waarom is de Kamer niet eerder ingelicht over problemen met betrekking tot de privacy? Hoe is de stand van zaken met betrekking tot de bemiddeling? Het zal duidelijk zijn dat de NS zich aan de privacywetgeving moet houden. Inzicht in de vervoerstromen mag alleen worden benut voor reizigersdoeleinden.

Hoe oordeelt de minister over berichten dat de incheck-kaartlezer goed werkt, maar dat dat lang niet altijd het geval is met de kaartlezer bij de vertrekpoortjes? Zij heeft zich indertijd nogal boos gemaakt op de NS toen duidelijk werd dat invoering van de ov-chipkaart vertraging opliep. Het onderzoeksrapport dat nadien is opgesteld, is echter buitengewoon mild en staat haaks op de boosheid van de minister. Neemt zij haar harde woorden terug?

Het lijkt mevrouw Dijkma ten slotte gewenst dat de minister instemt met de reizigerseisen van de consumentenorganisatie.

Mevrouw **Gerkena** (SP) vraagt of de minister het uitgangspunt deelt dat op de ov-chipkaart niet meer gegevens mogen worden vermeld dan strikt noodzakelijk is en dat ook bij de persoonsgebonden kaart de privacy moet worden gerespecteerd. De informatie die daaruit wordt verkregen, mag alleen worden gebruikt voor reizigersdoeleinden. Het opt out-mechanisme moet worden vervangen door een opt in-mechanisme. Het is goed dat wordt overwogen de geld-terug-regeling te automatiseren.

Het kan niet de bedoeling zijn dat invoering van de ov-chipkaart tot gevolg heeft dat er minder conducteurs in de treinen komen. Indertijd is met enige trots aangekondigd dat er 51 mensen (de zogenaamde PBT-mensen) extra worden ingezet om de veiligheid te bevorderen, maar nu bestaat de kans dat die plaatsen worden geschrapt.

Invoering van de ov-chipkaart mag niet leiden tot tariefsverhoging. Het is van groot belang dat deze kaart een positief beeld oproept bij de reizigers. Desnoods moet er in de introductiefase geld bij. Met name de korte ritten mogen niet duurder worden en de huidige overstaptijden dienen te worden gehandhaafd. Er dient meer inzicht te komen in de gevolgen van invoering van de kaart voor de diverse categorieën reizigers.

Ten slotte vraagt mevrouw Gerkena aandacht voor de mogelijkheid om de chip van de ov-chipkaart te besmetten met een virus. Dat virus zou het hele ov-systeem lam kunnen leggen. Is de minister bereid om hierover met de diverse partijen in overleg te treden?

De heer **Slob** (ChristenUnie) vraagt zich af hoe realistisch het voornemen is om in het tweede kwartaal van 2006 het go/no go-besluit te nemen. Kan er een verantwoord besluit worden genomen dat op voldoende draagvlak van reizigers kan rekenen? De financiële randvoorwaarden blijven een punt van grote zorg. De decentrale overheden vragen extra geld; hoe is de stand van zaken van het overleg hierover?

Hoe kan verklaard worden dat de actuele maatschappelijke kosten/batenanalyse zulke grote verschillen vertoont met die van 2003? Kan er nog steeds worden gesproken van een rendabele investering? Is het denkbaar dat in de beginperiode verlies wordt geleden?

Ook de privacybescherming is nog steeds een punt van grote zorg. Het CBP heeft hierover duidelijke taal gesproken. De gegevens mogen inderdaad alleen worden gebruikt voor reizigersdoeleinden. Kan de minister zich vinden in het standpunt van het CBP? De minister is formeel gesproken niet een verantwoordelijke partij in dit dossier, maar deze formele benadering mag een sluitende regeling van het privacy-aspect niet in de weg staan. Is zij het eens met reizigersorganisatie Rover dat gepersonaliseerde gegevens niet verder mogen komen dan TSL met uitzondering van steekproeven als dat kan bijdragen aan een beter ov? Ook de heer Slob is van mening dat invoering van de ov-chipkaart niet mag leiden tot tariefsverhogingen. Hij heeft echter de indruk dat de financiële drempels hoger worden. Dat kan niet de bedoeling zijn omdat het van groot belang is het ov aantrekkelijker te maken. Zal er duidelijkheid komen over het omzetten van bestaande abonnementen voordat het nationale tariefsysteem wordt afgeschaft? Is de minister bereid, de regie te nemen bij de overgang naar tariefdecentralisatie en ov-chipkaart? De afwezigheid van regie kan soms leiden tot keuzes die maatschappelijk niet optimaal zijn.

De kaartprijs van € 7,50 in de migratieperiode is inderdaad aan de hoge kant. De reiziger kan immers nog niet genieten van alle voordelen die aan de kaart zijn verbonden. Hoe oordeelt de minister hierover?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) stelt vast dat de minister bijna een jaar geleden ook al schreef dat de resterende decentrale overheden binnenkort zullen tekenen. Waarop baseert zij haar verwachting dat het dit keer wél zal lukken?

De ov-chipkaart dient een product te zijn ten dienste van de reizigers en niet ten dienste van de bedrijven. De belangen van beide categorieën vallen echter niet altijd samen. Bij de voorziene tariefstructuur worden de belangen van de reizigers uit het oog verloren. De tarieven voor de korte ritten worden namelijk met meer dan 10% verhoogd. Op deze manier wordt de ov-chipkaart door reizigers geïdentificeerd met hogere ov-tarieven en dat kan niet de bedoeling zijn. Waarom gaat er zo'n starre vaste voet worden gehanteerd en wordt er niet gewerkt met glijdende schalen? En waarom wordt de overstaptijd teruggebracht tot 35 minuten? De enige logica hierachter moet worden gezocht in het economische belang van de bedrijven. De minister is voornemens de tarieven vrij te laten als de ov-chipkaart landelijk is ingevoerd. De heer Duyvendak kan daarmee niet instemmen en vindt dat er een nationale regie moet zijn voor hoogte en samenstelling van de tarieven.

De heer Duyvendak sluit zich aan bij de kritische vragen over het privacy-aspect. De NS dient zich gewoon te houden aan de wettelijke verplichtingen. Ook hier geldt dat de ov-chipkaart er is ten dienste van de reiziger en niet ten dienste van het marketingbeleid van bedrijven.

Ook de heer Duyvendak maakt zich zorgen over de actuele maatschappelijke kosten/baten-analyse. Wat is overigens de waarde van een dergelijke analyse als zij een paar geleden een zoveel positiever saldo laat zien dan de huidige? Had niet van tevoren kunnen worden ingeschat dat de baten veel lager zullen zijn?

De heer **Hermans** (LPF) stelt vast dat de verschillen tussen de twee maatschappelijke kosten/baten-analyses opmerkelijk zijn. Zo valt de centrale administratie 60 mln. negatiever uit dan verwacht. Het is wonderlijk dat er zulke hoge bedragen zijn gemoeid met back office en centrale administratie. De ov-bedrijven hebben minder samengewerkt met als gevolg van een schade van 50 mln. Je zou mogen verwachten dat de markt die bedrijven dwingt tot samenwerking. De regie is bewust niet bij de nationale overheid gelegd, maar dit gebrek aan samenwerking laat de noodzaak van een zekere regie overduidelijk zien. Als het migratieproces wordt versneld, kan enige winst worden geboekt, maar de vooruitzichten op dit

punt zijn somber. Tariefsdifferentiatie kan de baten verhogen. Hoe oordeelt de minister hierover?

Ook de heer Hermans plaatst vraagtekens bij de vaste voet voor korte ritten. Hij wil graag meer inzicht in de gevolgen daarvan voor de verschillende categorieën reizigers. Zijn er mogelijkheden om tot een evenwichtiger systeem te komen? Blijven de totale opbrengsten gelijk of is er sprake van een stijging? Het zal duidelijk zijn dat de totale opbrengst op z'n minst gelijk moet blijven.

De heer Hermans kan zich vinden in de voorgestelde opt-out-regeling. Hij meent voorshands dat de privacy voldoende is gewaarborgd. Het moet mogelijk zijn om op een relatief eenvoudige manier duidelijk te maken dat je af wilt van de ov-chipkaart.

In het overleg met de decentrale overheden mag de rijksoverheid niet besluiten alle minnen voor haar rekening te nemen en de plussen bij die decentrale overheden te laten.

De heer **Hofstra** (VVD) vindt dat het project ondertussen wel erg lang duurt. Als het ene probleem is opgelost, doet het andere op. Invoering is spoedig nodig om tot doelmatig openbaar vervoer te komen.

De nationale overheid speelt financieel gesproken een bescheiden rol.

Waarom is het eigenlijk de minister, die niet de opdrachtgever is, die een go/no go-besluit moet nemen? En wat zijn de financiële gevolgen als het een «no go» wordt? De heer Hofstra wil graag de bevestiging van de minister dat hetgeen in de brief wordt vermeld over het budget inderdaad klopt.

Zolang de reiziger 1/3 deel van de kosten betaalt en de belastingbetalers, zijnde niet-ov-reizigers, 2/3 deel voor hun rekening nemen, is er geen enkele reden om zenuwachtig te doen over de tarieven. De bedrijven zeggen dat een kaart met een prijs van €7,50 haalbaar is. Er is dus geen enkele reden voor overheidssubsidies op dit punt. Er is op zich weinig in te brengen tegen tariefsdifferentiatie, maar wel is van belang dat de invoering van de ov-chipkaart een tariefneutraal karakter draagt. De mensen moeten net zoveel betalen als in het oude systeem, maar als van een zonetarief wordt overgegaan naar kilometer tarief zijn verschillen onvermijdelijk. Het is zaak om die verschillen met name wat betreft het stadsvervoer zo klein mogelijk te houden. Maar hoe zit dat met de NS? Dit bedrijf had de euvele moed, mee te delen dat een retour twee keer een enkele reis wordt. Is dat idee inmiddels uit de wereld geholpen? Het is van groot belang dat de strippenkaart zo snel mogelijk wordt afgeschaft. Elke dag dit systeem langer duurt, kost veel geld.

Privacy is inderdaad een belangrijk aspect, maar men moet zich wel realiseren dat de kaart mede wordt ingevoerd om de marketing te versimpelen. Er zijn goede technieken voorhanden om de privacy goed te regelen en de marketinginformatie goed te benutten.

Ten slotte vraagt de heer Hofstra naar de besteding van het bedrag van 100 mln. aan overheidssteun. Is er sprake van een evenwichtige verdeling over het land? Ook op het platteland moet de ov-chipkaart zo snel mogelijk worden ingevoerd.

### **Antwoord van de minister**

De **minister** zegt allereerst toe met nadere informatie te komen over de toekomstige tarieven en overstaptijden. De Kamer is al uitgebreid geïnformeerd over de stappen die genomen zijn na het algemeen overleg in november 2005.

Het is de minister van Verkeer en Waterstaat die het go/no go-besluit moet nemen omdat zij verantwoordelijk is voor de kaartintegratie. Zij moet immers op een gegeven moment het besluit nemen of de strippenkaart uit de markt wordt gehaald.

De invoering van de ov-chipkaart mag geen overval op de reiziger

worden. De reiziger moet het openbaar vervoer blijven herkennen, ook wat betreft de tarieven. In dit verband wijst zij erop dat het retourtje blijft bestaan en dus niet wordt vervangen door twee enkeltjes. Dat vergt overigens wel enkele extra handelingen. De ov-chipkaart mag in ieder geval niet het zogenaamde euro-effect hebben. Daarom is afgesproken dat er sprake moet zijn van een opbrengstneutrale overgang van strippenkaart naar ov-chipkaart. Dat heeft overigens een drukkende werking gehad op de maatschappelijke kosten/baten-analyse. De decentrale overheden kunnen pas later de financiële voordelen van tariefdifferentiatie inboeken. Opbrengstneutraliteit is overigens iets anders dan tariefneutraliteit. De overgang van zones naar kilometers kan niet met een schaarste worden geknipt.

Het is van groot belang dat er voldoende kaartautomaten zijn. Dat levert vooral op het platteland problemen op. De decentrale overheden die nog niet hebben getekend, zijn dan ook met name afkomstig van het platteland. Het is volstrekt duidelijk dat de bedrijven aldaar een minder goede business case hebben. In het algemeen is die echter nog steeds positief. Het zal met het oog op de nog steeds bestaande knelpunten nog even duren voordat de investeringen in de ov-chipkaart zijn terugverdiend door de vervoerders en de decentrale overheden. De bedrijven geven aan dat zij het niet verantwoord vinden om nog meer te investeren terwijl de decentrale overheden melden dat er ingeboet moet worden op de kwaliteit van het ov als zij er extra geld bij moeten doen. Omdat het uiteraard de bedoeling is dat er een kwalitatief beter ov komt, is de minister bereid een extra bijdrage te geven met het oog op een verlaging van de kaartprijzen. Door het handhaven van de retour is er immers minder gemak voor de reiziger en bovendien dient er een adequaat distributienetwerk te zijn in de rurale gebieden. Daarnaast is het mogelijk om in het kader van de BDU geld naar voren te halen om noodzakelijke investeringen mogelijk te maken. Dat moet later dan weer verrekend worden. De extra bijdrage is alleen aan de orde als de vervoerders en regionale overheden kunnen garanderen dat de ov-chipkaart in geheel Nederland wordt ingevoerd. De Kamer zal uiteraard worden geïnformeerd over de resultaten van de onderhandelingen.

Het afgesproken percentage van storingsvrije apparatuur van 98,5 is nog niet gerealiseerd. Het komt nog steeds voor dat het controlesysteem langdurig uitvalt. Daarnaast duurt het langer dan verwacht om grote aantallen reizigers met de ov-chipkaart te laten reizen. Dat vergt een gedragsverandering van de reiziger en met het oog daarop organiseren de vervoersbedrijven extra marketingacties om de ov-chipkaart aan de man te brengen. Acceptatie door de klant is het belangrijkste criterium voor het al dan niet nemen van het go/no go-besluit. Uiteraard mag de kwaliteit niet ten koste gaan van de snelheid van invoering.

De migratieplannen van bedrijven en decentrale overheden zullen worden geïnventariseerd zodat de knelpunten helder in beeld komen (levertijden van apparatuur e.d.). Bij het go-besluit kan dan worden aangegeven welke risico's zijn verbonden aan de implementatie.

Aan het adres van de heer Mastwijk merkt de minister op dat de NS de introductie heeft gepland op 31 december 2007. De verwachting is gewettigd dat het bedrijf die datum gaat halen. De interne planning valt 9 maanden eerder. Eventuele tegenvallers kunnen in die periode worden opgevangen.

De tegoeden op de ov-chipkaart staan geparkeerd op een tussenrekening bij de centrale backoffice van TLS. Het beheer van die gelden is door De Nederlandsche Bank aan stringente regels gebonden. De tegoeden worden gebruikt om de kosten te reduceren, hetgeen ten goede komt aan alle vervoerders. Daarenboven was nog € 7,50 nodig voor de kaart en er wordt nu onderhandeld over een eventuele overheidsbijdrage op dit punt. De minister zegt in grote lijnen de eisen van de consumentenorganisaties te ondersteunen en erop toe te zullen zien dat er rekening mee wordt

gehouden. Het is echter niet mogelijk aan de eis te voldoen dat reizen voor niemand duurder mag worden en dat de kaart niets mag kosten. De privacy bij de ov-chipkaart zal gewaarborgd zijn. Een geanonimiseerde kaart zou alle problemen op dit gebied uit de wereld helpen, maar kortingen voor doelgroepen kunnen alleen op een gepersonaliseerde kaart worden geladen. De gegevens zullen uitsluitend worden gebruikt om het reisgemak te vergroten. Verwacht mag worden dat reizigers hier begrip voor hebben. In de huidige systematiek is ook al sprake van persoonsgebonden kaarten en dat levert geen problemen op. De voorzitter van het CBP heeft het ministerie gevraagd, een bemiddelende rol te spelen. Dat verzoek is gehonoreerd en de Kamer zal worden geïnformeerd over de uitkomst van het overleg tussen het CBP en de vervoerders. De vervoerders Arriva en BBA gaan samen een pilot opzetten. Deze bedrijven doen dus zelfstandig kennis en ervaring op. Nagegaan zal worden of de migratieperiode lang genoeg is om niet-TLS-bedrijven eventuele achterstanden te laten inlopen. Het staat buiten kijf dat de bedrijven kennis en ervaring met elkaar delen.

De «harde» woorden aan het adres van de NS omdat de invoering van de ov-chipkaart vertraging opliep, hebben kennelijk effect gehad. Er is geen enkele reden meer om een harde toon aan te slaan. De minister vindt dat het NS-bedrijf nu erg goed bezig is en complimenteert het bedrijf daarmee.

De ov-chipkaart heeft standaard een hogere beveiliging dan waarop het onderzoek van de VU was gericht. Er zijn extra maatregelen genomen om de kaart virusbestendig te maken en het VU-onderzoek leidt niet tot nieuwe inzichten op dit vlak. Er wordt hier veel aandacht aan besteed want een virusbesmetting zou grote problemen kunnen opleveren. De vraag over de taken van de (hoofd)conducteurs en de vraag of het aantal PBT-mensen zal worden verminderd, zullen schriftelijk worden beantwoord.

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

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