

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben de fracties van VVD, PvdA, PVV, CDA, SP, GroenLinks en de ChristenUnie de behoefte om enkele vragen en opmerkingen voor te leggen over de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 23 november 2010 inzake de toezeggingen gedaan tijdens het algemeen overleg OV-Chipkaart d.d. 6 oktober 2010 en de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 16 december 2010 inzake het uitzetten van de Nationale Vervoerbewijzen (NVB) per 3 februari 2011 in Zuid-Holland en Haaglanden.

De voorzitter van de commissie,
J. F. Snijder-Hazelhoff

De adjunct-griffier van de commissie,
M. Israel

Algemeen

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de toezeggingen die zijn gedaan tijdens het algemeen overleg over de OV-chipkaart d.d. 6 oktober 2010. De leden van de VVD-fractie hebben voorts met belangstelling kennisgenomen van het besluit om de Nationale Vervoersbewijzen per 3 februari 2011 uit te zetten in de provincie Zuid-Holland en het Stadsgewest Haaglanden.

De leden van de PvdA-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de bovengenoemde brieven van de minister.

De leden van de PVV-fractie hebben met gemengde gevoelens kennisgenomen van de toezeggingen van de minister inzake de OV-chipkaart. Op bepaalde punten laten deze toezeggingen sterk te wensen over en achten de leden van de PVV-fractie verscherping noodzakelijk.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief van de minister, waarin zij ingaat op diverse moties en op de instelling van de Commissie Meijdam. De leden van de CDA-fractie hebben daarover nog wel enkele vragen.

De leden van de SP-fractie hebben met groot ongenoegen kennisgenomen van het besluit van de minister om toestemming te verlenen aan de vervoersregio's Zuid-Holland en Haaglanden om per 3 februari 2011 de strippenkaart af te schaffen. Dit is voor de leden van de SP-fractie het bewijs dat ook de minister denkt dat reizigersbelangen ondergeschikt zijn aan de belangen van vervoersbedrijven, want zij houdt hier wederom vast aan het beleid dat de reiziger verplicht wordt om te reizen met de OV-chipkaart voordat aantoonbaar sprake is van reizigersacceptatie. De leden van de SP-fractie zijn ervan overtuigd dat, als je het belang van de reiziger wil laten meetellen, dit de wereld op zijn kop is. Het motto zou moeten zijn: eerst de OV-chipkaart verbeteren zodat deze goed functioneert en ook daadwerkelijk voordeel biedt voor de reiziger, dan gaat de reiziger deze vanzelf gebruiken. Het motto van deze minister is echter: eerst deze gebrekkige OV-chipkaart met dwang aan de reiziger opleggen; dan gaat deze bij gebrek aan enig alternatief de kaart vanzelf gebruiken.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met belangstelling, maar ook met zorg kennisgenomen van bovengenoemde brieven van de minister.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de bovengenoemde brieven van de minister en hebben daarover nog enkele vragen. In het algemeen overleg OV-chipkaart d.d. 6 oktober 2010 is indringend gesproken over een aantal hardnekkige knelpunten met de OV-chipkaart. De ChristenUnie-fractie heeft toen aangegeven dat het tijd is voor keiharde toezeggingen van alle betrokkenen ten aanzien van de vraag hoe en wanneer reeds lang bekende knelpunten worden opgelost. Dit is van belang voor het vertrouwen in de OV-chipkaart, zeker gezien het feit dat op korte termijn in het overgrote deel van Nederland de strippenkaart niet meer geldig zal zijn. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen daarom om een actueel overzicht van alle openstaande knelpunten en wensen dat daarbij de oplossingen en de uiterste datum van effectuering inzichtelijk worden gemaakt. In de ogen van de leden van de ChristenUnie-fractie moet hier eerst helderheid over zijn, voordat het uitzetten van de strippenkaart wordt voortgezet in andere vervoersregio's.

Commissie Meijdam

De leden van de VVD-fractie constateren dat nog niet alle belangrijke problemen rondom de OV-chipkaart zijn opgelost, bijvoorbeeld het probleem van het dubbele opstaptarief. Wanneer wordt dit opgelost? Om welke reden kiest de minister er niet voor de Nationale Vervoersbewijzen pas uit te zetten op het moment dat de bevindingen en aanbevelingen van de Commissie Meijdam bekend zijn?

De leden van de PvdA-fractie veronderstellen dat de Commissie Meijdam haar werkzaamheden in het voorjaar van 2011 zou kunnen afronden. De genoemde leden vragen de minister wanneer zij denkt dat de Commissie Meijdam haar bevindingen zal presenteren.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat er verschillende eindbeeldstudies bestaan. Volgens de leden van de PvdA-fractie dient naar een gezamenlijk gedeeld eindbeeld toegewerkt te worden en zullen er stappen gezet moeten worden om dat eindbeeld te realiseren. In hoeverre gaat de commissie Meijdam aanbevelingen doen voor een permanente structuur, waarbij ook de garanties worden afgegeven dat het eindbeeld binnen een redelijke termijn wordt gerealiseerd?

Daarnaast vragen de leden van de PvdA-fractie of het verstandig is om de Nationale Vervoerbewijzen in concessiegebieden uit te zetten, zolang er geen overeenstemming bestaat tussen de regiegroepartijen en de consumentenorganisaties over het gezamenlijke eindbeeld en over de conclusie en aanbevelingen van de commissie Meijdam. Wie zal de regie voeren op de handhaving van het uniforme eindbeeld?

Volgens de leden van de PvdA-fractie bestaat er binnen het OV-chipkaartproject een spanning tussen enerzijds de decentralisatie van het stads- en streekvervoer en anderzijds de mogelijkheid om bepaalde taken en verantwoordelijkheden weer centraal te beleggen. De genoemde leden vragen of de commissie Meijdam bij het vraagstuk van de permanente structuur de ontstane situatie gaat analyseren, zodat op basis van deze analyse conclusies kunnen worden getrokken en aanbevelingen worden gedaan. De commissie Meijdam acht een goede monitoring hoogst noodzakelijk. Wie zal de monitoring uitvoeren en op welk moment worden bij sterke afwijkingen van de aannames aanvullende compenserende maatregelen genomen. Welke partij draagt de financiële gevolgen van die maatregelen? De leden van de PvdA-fractie merken op dat de Commissie Kist drie aanbevelingen heeft gedaan om een voor de gemiddelde reiziger aantrekkelijke kostenneutrale of voordelige overgang te bewerkstelligen (communiceren, monitoren het eventueel passende maatregelen nemen). De leden van de PvdA-fractie vragen op welke wijze en op welke termijn deze aanbevelingen worden overgenomen.

De leden van de PVV-fractie constateren dat de opdracht van de Commissie Meijdam de nodige aanvulling behoeft. Er zou niet alleen gekeken moeten worden naar de problemen rondom het dubbele opstaptarief, maar ook strikter naar beveiliging van de OV-chipkaart. Immers, inmiddels is wel duidelijk geworden dat Trans Link Systems daar ronduit gefaald heeft. De leden verzoeken de minister dan ook om de Commissie Meijdam op korte termijn met behulp van onafhankelijke ICT-beveiligingsexperts te laten onderzoeken hoe zij de beveiliging van de OV-chipkaart tot een acceptabel niveau kunnen tillen. Kan de minister dit toezeggen?

De leden van de CDA-fractie vragen de minister om de commissie Meijdam niet alleen vanuit bestuurlijk en economisch perspectief naar «Single Check-in, Check-uit» in de treinrailketen te laten kijken, maar om hierbij ook expliciet een relatie te leggen met de belangen van de reiziger.

De leden van de CDA-fractie missen in de opdracht van de commissie Meijdam het proces richting een gezamenlijk eindbeeld voor de OV-chipkaart, dat in mei 2009 is gestart door de regiegroeppartijen en de consumentenorganisaties. In de optiek van genoemde leden dient spoedig een eindbeeld geformuleerd te worden dat door alle partijen wordt gedeeld en snel in uitvoering wordt gebracht. De leden van de CDA-fractie zouden dan ook graag zien dat de Commissie Meijdam aanbevelingen doet voor een permanente structuur en over de wijze waarop dat eindbeeld binnen een redelijke termijn kan worden gerealiseerd. Tevens verzoeken de leden van de CDA-fractie de minister om de Commissie Meijdam te laten inventariseren of het dubbele opstaptarief ook buiten de treinrailketen voorkomt en ook op dat vlak om aanbevelingen te vragen.

De leden van de SP-fractie vragen wat de stand van zaken is van het convenant tussen Trans Link Systems en leveranciers en van de eindbeeldstudie «Uniformiteit en doelgroepgeschiktheid MMI's». Kan de minister onderbouwd aangeven hoe de uniformiteit van toekomstige apparatuur daadwerkelijk geborgd zal worden en op welke termijn dit zal gebeuren? Daarnaast vragen de leden van de SP-fractie hoe het staat met de vijftien eindbeeldstudies. Wanneer vindt hierover besluitvorming plaats en wanneer worden de uitkomsten van deze studies geëffectueerd? De leden van de SP-fractie verzoeken de minister om een duidelijke toelichting op dit punt.

De leden van de SP-fractie vragen tevens of deze minister zich ervan bewust is waar ze mee bezig is. Is zij nu degene die leiding durft te nemen om de belangen van de reiziger te verdedigen of laat zij zich leiden door de vervoersbedrijven en organisaties als Trans Link Systems? Deelt de minister de mening van de leden van de SP-fractie dat de belangen van deze vaak commerciële organisaties, die overduidelijk gericht zijn op winstmaximalisatie, nooit mogen prevaleren boven de belangen van de reiziger? Hoe denkt deze minister te kunnen waarborgen dat de belangen van de reiziger ook voldoende zullen worden behartigd nu zij met het opgeven van de strippenkaart haar enige invloed op het stad- en streekvervoer overboord gooit? De leden van de SP-fractie vragen de minister ook op dit punt om een duidelijke toelichting.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de minister of de Commissie Meijdam al geïnstalleerd en werkzaam is. Kan de opdracht aan de Commissie Meijdam nog gewijzigd of aangevuld worden? Ligt de commissie op koers om in het voorjaar van 2011 te rapporteren? De leden van de GroenLinks-fractie zijn verbaasd over de instelling van een klankbordgroep bestaande uit alle betrokken partijen, juist omdat de Commissie Meijdam de opdracht heeft onafhankelijk tot een oordeel te komen en er met alle partijen gesproken wordt. Het instellen van een klankbordgroep lijkt de onafhankelijkheid van deze Commissie Meijdam niet ten goede te komen, temeer deze partijen elkaar ook al ontmoeten in de Landelijke regiegroep OV-chipkaart. Wat is de toegevoegde waarde van de formele instelling van deze klankbordgroep? Waarom heeft de minister voor een dergelijke constructie gekozen?

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het verder opvallend dat er in de opdracht van de Commissie Meijdam nergens sprake is van een gezamenlijk eindbeeld voor de OV-chipkaart. Is de minister bereid de commissie alsnog de opdracht te geven om aanbevelingen te doen voor een structuur die zal leiden tot het gewenste eindbeeld binnen redelijke termijn? Zo nee, waarom niet?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen wanneer de Commissie Meijdam haar advies zal uitbrengen. Inmiddels zijn er drie maanden verstreken en wat betreft de leden van de ChristenUnie-fractie begint de

tijd te dringen. De Commissie Meijdam zal ook kijken naar de permanente structuur voor een krachtige coördinatie van de OV-chipkaart. De mogelijkheid om bepaalde taken en verantwoordelijkheden (weer) centraal te beleggen moet daarbij wat betreft de leden van de ChristenUnie-fractie niet op voorhand worden uitgesloten. Hierbij moet wat betreft genoemde leden ook worden gekeken naar de belangrijke positie van Trans Link Systems en het belang dat niet alleen de aandeelhouders maar ook de andere vervoerders, de concessieverleners en vooral ook de reizigers hebben bij het goed functioneren van deze organisatie. Dit betekent mogelijk ook dat meer externe sturing en invloed bij Trans Link Systems nodig is.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat ten tijde van het algemeen overleg OV-chipkaart d.d. 6 oktober 2010 tweederde van de eindbeeldstudies nog niet was opgeleverd. De genoemde leden vragen of inmiddels alle eindbeeldstudies zijn opgeleverd en zo niet, wat daarvan de reden is. Wanneer vindt hierover besluitvorming plaats en wanneer worden de uitkomsten van deze studies geëffectueerd?

Incomplete transacties

De leden van de VVD-fractie constateren dat de vervoerders de voorkeur geven aan preventieve maatregelen om incomplete transacties te voorkomen boven maatregelen achteraf. De leden van de VVD-fractie benadrukken dat het aantal incomplete transacties verder omlaag moet. Is de minister van mening dat alleen preventieve maatregelen het aantal incomplete transacties verder omlaag zal brengen of zijn andere maatregelen ook noodzakelijk?

De leden van de PvdA-fractie vragen welk gemiddeld percentage incomplete transacties acceptabel is na invoering van de OV-chipkaart in de provincie Zuid-Holland en het stadsgewest Haaglanden. De leden van de PvdA-fractie vragen tevens wie bepaalt wat een acceptabel percentage incomplete transacties is. Zijn de decentrale overheden en hun vervoerders daarvoor verantwoordelijk?

De leden van de PVV-fractie constateren dat de minister in haar toezeggingen alleen lijkt uit te gaan van menselijk falen als veroorzaker van incomplete transacties. Een groot deel van deze incomplete transacties of foutieve transacties wordt echter ook veroorzaakt door falende apparatuur. Zo gebeurde dat onlangs nog op grote schaal bij vervoerder Connexxion¹. Het komt ook regelmatig voor dat de apparatuur bij het instappen nog werkt, maar bij het uitstappen niet meer. Deze reizigers worden dus buiten hun schuld om geconfronteerd met extra reiskosten en dat is voor de leden van de PVV-fractie onacceptabel. Deelt de minister die mening?

De minister stelt in haar toezegging dat Trans Link Systems haar heeft gemeld dat een waarschuwing melding van incomplete transacties zeer complex en technisch onmogelijk is. De leden van de PVV-fractie hebben echter grote twijfels over de bewering van dit bedrijf. De leden van de PVV-fractie constateren dat deze beantwoording door Trans Link Systems wederom getuigd van een lakse houding van de directie van dit bedrijf. Immers de OV-chipkaart detecteert en registreert alle transacties online zowel voor een persoonlijke OV-chipkaart en binnenkort zelfs voor een anonieme OV-chipkaart. Daarbij registreert het dus ook alle incomplete en foutieve transacties. Het is volgens de leden dan ook vrij eenvoudig om deze incomplete transacties desgewenst aan de klant te melden middels een email, sms of brief. Dit is in lijn met de unaniem aangenomen motie Van Gent over een applicatie om de reizigers te waarschuwen die niet hebben uitgecheckt (Kamerstuk 23 645, nr. 368). De leden van de

¹ http://www.rtl.nl/actueel/rtlnieuws/binnenland//components/actueel/rtlnieuws/2010/12_december/01/binnenland/storing-studentenchip-connexxion.xml.

PVV-fractie verzoeken de minister dan ook met klem om dit alsnog te bewerkstelligen.

De leden van de CDA-fractie stellen dat, zoals het antwoord van Trans Link Systems voor de minister te summier was, ook het antwoord van de minister op de vraag over incomplete transacties niet afdoende is. De leden van de CDA-fractie vragen de minister om een nadere toelichting over de onduidelijkheid welke voor de reiziger zou kunnen ontstaan. Voor de leden van de CDA-fractie zou een melding van incomplete transacties per e-mail niet in plaats van preventieve maatregelen moeten komen, maar hooguit ernaast.

De leden van de SP-fractie hebben kritische vragen over het aantal incomplete transacties. Uit de gegevens van de minister zou blijken dat het percentage incomplete transacties bij reizen op saldo tussen de drie en vier procent ligt. Het aantal verzoeken tot restitutie bij een misgelopen transactie is echter maar 0,06 procent voor de regio Zuid-Holland. Dat zou betekenen dat slechts één op de 53 reizigers het teveel betaalde geld terugvraagt. Kloppen deze cijfers en hoe is het mogelijk dat dit percentage zo laag is? Op welke manier zal de minister, in samenspraak met de vervoersbedrijven en regiobesturen, een toename van het aantal restituties bewerkstelligen? Op welke termijn zal zij dit doen en welk streefcijfer heeft de minister hierbij voor ogen? Deelt de minister de opvatting van de leden van de SP-fractie dat hier een belangrijke taak is weggelegd voor haar omdat zij verantwoordelijk is voor de beslissing om mensen te verplichten om te gaan reizen met de OV-chipkaart? De leden van de SP-fractie vragen verder wat de minister inmiddels heeft gedaan met de toezegging, gedaan tijdens het algemeen overleg OV-chipkaart d.d. 6 oktober 2010, over het overblijvende geld door incomplete transacties. Heeft de minister inmiddels, conform deze toezegging, de vervoersbedrijven erop gewezen dat u wilt dat het overgebleven geld als gevolg van incomplete transacties aan aanvullende maatregelen wordt besteed, die de reiziger ten goede komen? Aan wie geven vervoerders inzicht in de bedragen van incomplete transacties? Wie bepaalt aan welke doelen dit geld wordt besteed? Hoe wordt de besteding van de bedragen verantwoord? Worden de landelijke en regionale consumentenorganisaties hierbij betrokken? De leden van de SP-fractie ontvangen op deze vragen graag een helder antwoord. Daarnaast hebben de leden van de SP-fractie met verbazing kennisgenomen van de gepresenteerde cijfers van incomplete transacties voor de regio Haaglanden. In de eerste tabel op pagina 3 van de brief d.d. 16 december 2010 inzake het uitzetten van de Nationale Vervoerbewijzen (NVB) per 3 februari 2011 in Zuid-Holland en Haaglanden (23 645, nr. 397) wordt voor deze regio een percentage aan restitutieaanvragen gegeven van 0,51 procent. Dit cijfer wordt echter zwaar beïnvloed door de cijfers van vervoerder RET over de Randstadrail (lijn E). Deelt u de opvatting van de leden van de SP-fractie dat hier volstrekt onbetrouwbare en daarmee onacceptabele cijfers worden gegeven? De cijfers van de RET zijn gebaseerd op onjuiste berekeningen. In de toelichting staat immers dat de cijfers van de RET worden bepaald door alle restituties op de lijnen A, B, C, D en E ten opzichte van alleen het aantal gemaakte ritten op lijn E? Om welke reden presenteert u dit soort cijfers terwijl hier duidelijk sprake is van een waardeloze rekenmethode? Bent u bereid om deze cijfers alsnog te geven, maar deze keer wel aan de hand van relevante aantallen? Zo nee, om welke reden niet?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben de regering, met de verworpen motie Van Gent en Roemer over een harde norm voor het aantal incomplete transacties (Kamerstuk 23 645, nr. 299) in juli 2009, al verzocht om een harde norm op te stellen voor het aantal incomplete

transacties dat geaccepteerd wordt, voordat de National Vervoerbewijzen in een vervoersgebied worden uitgezet. De ambtsvoorganger van de minister ontraadde deze motie indertijd, maar de minister gaat er nu vanuit dat de percentages in lijn moeten liggen met de percentages van de stadsregio's Amsterdam en Rotterdam. Mogen de leden van de GroenLinks-fractie aannemen dat daarbij wordt gedoeld op de percentages op het moment dat de Nationale Vervoerbewijzen in die vervoersregio's werden uitgezet? En kan de minister de bandbreedte, die zij daarbij nu kennelijk hanteert, zo concreet mogelijk aangeven?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de Kamer sinds april 2010 diverse malen, doch steeds gefragmenteerd, onvolledig is geïnformeerd over incomplete transacties in verschillende vervoersregio's voor verschillende vervoerders. Het is moeilijk op die manier een totaalbeeld te krijgen. Kan de minister de Kamer een overzicht doen toekomen van de percentages incomplete transacties per maand van alle vervoerders in de vervoersregio's voor het jaar 2010 en is de minister bereid de Kamer elk half jaar een dergelijk overzicht te sturen?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn erg teleurgesteld over de wijze waarop de minister invulling heeft willen geven aan de motie Van Gent over een applicatie om de reizigers te waarschuwen die niet hebben uitgecheckt (Kamerstuk 23 645, nr. 368). De minister heeft zich naar de smaak van de leden van de GroenLinks-fractie veel te gemakkelijk door de vervoersbedrijven en Trans Link Systems laten overtuigen van de technische onhaalbaarheid van dit voorstel. Zij schrijft vooral in te willen zetten op preventieve maatregelen, waarmee natuurlijk niets mis is. Maar het is iets anders dan waar de motie om vraagt. De leden van de GroenLinks-fractie zijn bovendien niet overtuigd van de technische onhaalbaarheid van het voorgestelde systeem, maar bespeuren enkel onwil bij de vervoerders. De leden vinden de houding van de minister des te opmerkelijk, omdat haar ambtsvoorganger tijdens het algemeen overleg OV-chipkaart d.d. 6 oktober het door het lid Van Gent gesuggererde systeem nog als «handig» kwalificeerde en aangaf «de druk (op de vervoerders) maximaal op te voeren om tot zo'n systeem te komen» omdat hij »het systeem niet wil opgeven». Kan de minister aangeven waaruit die «maximale druk» bestaat heeft? Kan de nadere (technische) onderbouwing van de vervoerders waar zij naar verwijst naar de Kamer gezonden worden?

De vervoerders en Trans Link Systems voorzien verwarring omdat het technisch onmogelijk zou zijn om bijvoorbeeld een mail «realtime» te versturen. Waaruit kan volgens de minister die verwarring dan bestaan, als datum, tijdstip en opstapplaats van de reiziger gemeld worden? En om welke reden heeft zij voor de overige technische complicaties, die de vervoerders voorzien, niet gevraagd om te bekijken of deze complicaties voor zover reëel opgelost zouden kunnen worden?

De minister schrijft dat de verschillende restitutief formulieren inmiddels te vinden zijn op de website www.ov-chipkaart.nl. Is de minister het met de leden van de GroenLinks-fractie eens dat het te prefereren zou zijn als de vervoerders kwamen tot één restitutief formulier? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat gaat zij eraan doen om dat te bewerkstelligen?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de vorige minister er bij de vervoerders op heeft aangedrongen dat eventueel overgebleven geld als gevolg van incomplete transacties wordt besteed aan aanvullende maatregelen die de reiziger ten goede komen. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen aan wie de vervoerders inzicht geven in de bedragen van incomplete transacties en wie bepaalt aan welke doelen dit geld wordt besteed. Worden de landelijke en regionale consumentenorganisaties hierbij betrokken?

Zuid-Holland en Haaglanden

De leden van de VVD-fractie zijn, op de voorwaarde dat grote problemen voor de reiziger zijn weggenomen, voorstander van het uitzetten van de Nationale Vervoersbewijzen in zowel de provincie Zuid-Holland als het Stadsgebied Haaglanden.

De leden van de PvdA-fractie achten het wenselijk om de OV-chipkaart operationeel te hebben op het regionale spoor voordat de Nationale Vervoersbewijzen worden uitgezet. Dit maakt echter geen deel uit van de vastgestelde criteria. Welke problemen zullen de reizigers ondervinden als vervoerder Arriva de OV-chipkaart niet per 3 februari operationeel denkt te hebben op het regionale spoor in Zuid-Holland?

De leden van de PVV-fractie constateren dat in de voorwaarden tot opheffing van de Nationale Vervoersbewijzen expliciet staat vermeld dat het OV-chipkaartsysteem operationeel en stabiel moet zijn. Kan de minister uitleggen hoe zij denkt aan deze voorwaarde te kunnen voldoen met alle gebeurtenissen van het afgelopen half jaar in het achterhoofd? Vindt de minister dat het OV-chipkaartsysteem voldoende stabiel functioneert? Volgens de leden van de PVV-fractie zijn eerder genoemde ontwikkelingen ondermeer het bewijs dat dit niet het geval is. De genoemde leden verzoeken de minister dan ook om toe te zeggen dat zolang Trans Link Systems nog de OV-chipkaart beheert, en de eerdergenoemde problemen en beveiligingsrisico's zich voordoen, de Nationale Vervoersbewijzen zullen blijven bestaan.

De leden van de SP-fractie merken op dat de minister weinig belang aan de reiziger hecht, gezien het feit dat zij in haar volledige toelichting op het besluit tot verplichtstelling van de OV-chipkaart niet één keer melding maakt van het aantal reizigers dat nu al beschikt over de OV-chipkaart of de OV-chipkaart (structureel) gebruikt als reisbewijs. Om welke reden heeft deze minister deze cijfers niet gegeven? De leden van de SP-fractie gaan ervan uit dat de minister deze cijfers per abuis heeft weggelaten en er wel degelijk over beschikt. Klopt dit en heeft zij inderdaad goed en recent onderzoek laten doen naar de cijfers rondom bezit en gebruik van de OV-chipkaart? Zo niet, hoe kan de minister dan een positief oordeel geven over het verplichten van de OV-chipkaart voor alle reizigers in heel Zuid-Holland (inclusief de regio Haaglanden)? Achten de leden van de SP-fractie het niet van belang om te weten hoeveel reizigers de kaart al in het bezit hebben of gebruiken bij een dergelijk definitief besluit met dusdanig verstrekkende gevolgen voor alle reizigers? De leden van de SP-fractie willen dan ook zo snel mogelijk van de minister weten hoeveel reizigers op dit moment al een OV-chipkaart in het bezit hebben en hoeveel reizigers de OV-chipkaart al structureel gebruiken. Kan de minister al deze cijfers duidelijk toelichten en specificeren aan de hand van relevante factoren als modaliteit en met name ook het soort reiziger (incidenteel tot intensief gebruiker)? Deelt de minister de mening van de leden van de SP-fractie dat het verplichten van de OV-chipkaart niet te verdedigen is wanneer blijkt dat een meerderheid van de reizigers de kaart nog steeds niet (structureel) gebruikt, ondanks een jarenlange introductie en een volledige verplichting in nabijgelegen vervoersregio's (Rotterdam en Amsterdam)?

De leden van de SP-fractie hopen van harte dat deze minister net als bij de verzoeken vanuit de vervoersregio's Friesland en Oost-Nederland de enige juiste beslissing durft te nemen die in het belang is van de reiziger: en dat is uiteraard het niet verplicht stellen van de OV-chipkaart. Laat de reiziger de keuze voor een alternatief zolang er nog problemen zijn met de OV-chipkaart. Deze reiziger gaat de kaart immers vanzelf gebruiken als deze overduidelijke voordelen voor hem of haar biedt. Een eventuele verplichting van de huidige OV-chipkaart is wat betreft de leden van de

SP-fractie ook het bewijs dat deze minister zelf geen vertrouwen heeft in de voordelen van de OV-chipkaart voor de reiziger.

De leden van de GroenLinks-fractie achten het erg onverstandig om de Nationale Vervoersbewijzen in nieuwe concessiegebieden af te schaffen, zeker zolang de Commissie Meijdam nog geen advies heeft uitgebracht. Om welke reden wacht de minister de adviezen van de Commissie Meijdam niet af?

Deze leden vragen de minister om een nadere toelichting op haar stelling, dat «Uit de aanvragen van beide decentrale overheden blijkt dat het percentage incomplete transacties ten opzichte van het aantal ritten op saldo in de afgelopen periode over het algemeen een dalende trend vertoont. In de zomerperiode is er sprake van lichte fluctuaties», in haar brief d.d. 16 december 2010 over het uitzetten Nationale Vervoerbewijzen per 3 februari 2011 in Zuid-Holland en Haaglanden (Kamerstuk 23 645, nr. 397). Een vergelijking van de tabel op pagina 4 van die brief met de cijfers uit de brief d.d. 12 mei over incomplete transacties OV-chipkaart (Kamerstuk 23 645, nr. 360) lijkt die stelling niet te onderschrijven. Uit een vergelijking van die cijfers valt namelijk op te maken dat het aantal incomplete transacties (van het totaal aantal ritten, inclusief de abonneementhouders) juist stijgt (in augustus/september ten opzicht van maart/april 2010). Dat geldt bij uitzondering niet bij vervoerder HTM, maar bij vervoerder Veolia is dat een stijging van maar liefst veertig procent wel het geval. Kan de minister die stelling weerleggen?

Tot slot vragen de leden van de GroenLinks-fractie, vooruitlopend op andere vragen over voorzieningen voor mensen met een beperking in deze notitie, of de minister kan bevestigen dat er in Zuid-Holland nog geen regeling is voor mensen die niet zelfstandig kunnen reizen, zoals visueel en anders gehandicapten? Ziet de minister hier een probleem en zo nee, waarom niet?

Privacy

De leden van de VVD-fractie constateren dat het voorstel met betrekking tot de «opt-in» voor de bewaartermijn van reisgegevens, in tegenstelling tot wat in het algemeen overleg OV-chipkaart d.d. 6 oktober 2010 is aangegeven, niet is meegegeven aan de Commissie Meijdam. Waarom kiest de minister er toch niet voor dit belangrijke onderwerp mee te geven aan de Commissie Meijdam, maar de voorkeur te geven dit onderwerp te bespreken in het reguliere overleg met de partijen?

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van de onlangs gepubliceerde rapporten van het College Bescherming Persoonsgegevens over de OV-chipkaart. Wat is de reactie van de minister op deze recente kritieken van het College Bescherming Persoonsgegevens ten aanzien van het bewaren van reisgegevens en wat hebben de vervoerders inmiddels gedaan om tegemoet te komen aan de eisen van het College Bescherming Persoonsgegevens?

Betaalbaarheid openbaar vervoer

De leden van de SP-fractie maken zich zorgen over de prijzen in het openbaar vervoer. De extreme maatregel om de strippenkaart volledig te weren in het openbaar vervoer in de provincie Zuid-Holland en de stadsregio Haaglanden, zorgt ervoor deze twee vervoersregio's zelf mogen gaan bepalen welke tarieven zij hanteren zonder dat de minister daar enige invloed op kan uitoefenen. Deelt de minister de zorgen van SP-fractie dat de kans zeer groot is dat de prijzen in het openbaar vervoer de komende jaren zullen exploderen, mede door de forse bezuiniging die dit kabinet neerlegt bij de vervoersregio's (door fors te snijden in de Brede

Doeluitkering (BDU) en door hard te bezuinigen op de vergoeding voor goed openbaar vervoer in de drie grote steden, waaronder ook de vervoerder HTM valt, die een belangrijke speler is in de regio Haaglanden.

Beveiliging

De leden van de PVV-fractie hebben de minister al eerder middels schriftelijke vragen gewezen op het feit dat de beveiliging van de OV-chipkaart nog sterk te wensen overlaat en dat het slechts een kwestie van tijd is voordat de methoden om de beveiliging te omzeilen via internet openbaar beschikbaar zijn. Uit recente berichten in onder andere computerblad PC Active¹ blijken deze zorgen gegrond. Daarin wordt gemeld dat het kraken van de OV-chipkaart steeds simpeler wordt. Kennelijk is de beveiliging van de OV-chipkaart nog niet op het niveau dat Trans Link Systems ons wil doen geloven. De leden van de PVV-fractie vragen de minister hoe zij hierover denkt en of zij zelf nog wel vertrouwen in dit bedrijf heeft. Zo niet, is de minister dan bereid om het beheer van de OV-chipkaart onder te brengen bij een ander bedrijf? Daarnaast willen de leden de minister verzoeken om eventuele schade als gevolg van «gehackte» chipkaarten te verhalen op Trans Link Systems, zodat de vervoerders en de reizigers niet de dupe worden van het structureel falende beleid van dit bedrijf.

De leden van de PVV-fractie zijn van mening dat de beveiliging van de OV-chipkaart op hetzelfde niveau dient te zijn als die van een creditcard of bankpas. Deelt de minister deze mening? Zo ja, deelt de minister dan ook de mening dat dit kennelijk nu nog niet het geval is en dat het dus onacceptabel is dat de OV-chipkaart met de huidige beveiliging als betaalpas wordt gebruikt?²

Ook de leden van de SP-fractie vragen hoe het is gesteld met de beveiliging van de OV-chipkaart. Is deze beveiliging nu inmiddels voldoende georganiseerd? Zijn er nog nieuwe ontwikkelingen gaande die het misbruik van de kaart door middel van kraak en/of beïnvloeding makkelijker dan wel aantrekkelijker hebben gemaakt? Welke maatregelen zijn er de laatste maanden getroffen om misbruik van de kaart of fraude met de OV-chipkaart te kunnen voorkomen dan wel aan te pakken? Is er op dit moment of in de nabije toekomst sprake van een situatie waarbij het frauderen met de OV-chipkaart lucratief is voor reizigers, bijvoorbeeld door middel van technische toepassingen waardoor de informatie op de kaart (waaronder het saldo) kan worden aangepast? Kan de minister op deze punten voorzien in een duidelijke toelichting?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn benieuwd naar de ervaringen die Nederlandse Spoorwegen opdoen bij hun experiment met het gebruik van de OV-chipkaart als betaalpas. Wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft staat de veiligheid daarbij voorop. Kan de minister de Kamer hierover informeren? In het verleden bleek de kaart te gemakkelijk te kraken, om het stempel «veilig» als betaalmiddel van De Nederlandse Bank te krijgen. De leden willen graag weten of de tweede generatie chips, die nu in de kaart zitten, wél veilig genoeg is. Klopt het dat er nu opnieuw een zogenaamde elektronische geldinstelling-status moet worden aangevraagd bij De Nederlandse Bank om de chipkaart als betaalmiddel erkend te krijgen, als deze voor andere doelen dan alleen reizen gebruikt zal worden? Zo ja, is deze aanvraag al gedaan door Trans Link Systems? Zo nee, waarom zou die status niet nodig zijn? Herinnert de minister zich dat in 2006 een procedure werd gestart om de elektronische geldinstelling-status te verkrijgen, die later niet nodig bleek, wat ook weer niet waar bleek zodat de procedure in 2009 vervolgens werd herroepen? Welke lessen zijn geleerd van die gang van zaken? Heeft de minister aanleiding te veronderstellen dat de huidige «tweede generatie»

¹ <http://www.bndestem.nl/algemeen/internet/article7839108.ece>

² http://www.trouw.nl/nieuws/nederland/article3366002.ece/_OV-chipkaart_als_betaalpas_gebruiken_mag_niet_.html

chips als veilig genoeg beoordeeld zullen worden om de elektronische geldinstelling-status te verkrijgen? Zo ja, waarop baseert de minister die veronderstelling? Zo nee, welke consequenties verbindt de minister daaraan? Zijn alle in gebruik zijnde OV-chipkaarten in Nederland voorzien van de tweede generatie chips? Zo nee, welk percentage van de OV-chipkaarten is voorzien van de eerste generatie chips? Klopt de veronderstelling dat anonieme chipkaarten in beginsel ook gebruikt kunnen worden als betaalmiddel? Zo nee, waarom niet?

Voorziening voor mensen met een (visuele) beperking

De leden van de VVD-fractie zijn verheugd te constateren dat de problemen waarmee blinden en slechtzienenden kampen, worden aangepakt nu er wordt gewerkt aan een (tijdelijke) landelijke kaart voor mensen met een visuele beperking. Deze landelijke kaart houdt het openbaar vervoer, in combinatie met de begeleidingskaart die gebruikt kan worden wanneer de landelijke kaart nog niet beschikbaar is, toegankelijk voor mensen met een visuele beperking.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat voor blinden en slechtzienenden de Viziriskaart al is ingevoerd in Rotterdam en Amsterdam. Er wordt overleg gevoerd over realisatie van een dergelijke kaart voor blinden en slechtzienenden voor het overige stads- streekvervoer en voor gebruik bij de Nederlandse Spoorwegen. De leden van de PvdA-fractie vragen op welke wijze de snelle introductie van de tijdelijke speciale OV-chipkaart voor mensen met een beperking, de Handikaart, wordt uitgevoerd? In het kader hiervan vragen de leden van de PvdA-fractie tevens om welke reden ervoor is gekozen om de pilot van de Viziriskaart niet uit te voeren in nieuwe gebieden waar de Nationale Vervoersbedrijven worden uitgezet. Wanneer is de wel uitgevoerde pilot afgerond en wanneer wordt daarvan de evaluatie verwacht? In hoeverre is het mogelijk om te komen tot een tijdelijke regeling voor alle houders van de OV-begeleiderskaart voor gebruikmaking van de OV-chipkaart?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen om welke reden de pilot met een OV-chipkaart voor mensen met een visuele handicap niet wordt uitgebreid tot een regeling voor alle mensen met een handicap die er toe leidt dat zij niet zelfstandig kunnen reizen, zoals de ambtsvoorganger van de minister ook suggereerde in het algemeen overleg OV-chipkaart d.d. 6 oktober 2010. De leden van de GroenLinks-fractie maken zich, zoals reeds genoemd onder het kopje Zuid-Holland en Haaglanden, zorgen over de voorzieningen voor mensen met een (visuele) beperking.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen wanneer de sleutelkaart voor blinden en slechtzienenden beschikbaar is in alle regio's. Deze leden maken zich zorgen gezien signalen dat de tijdelijke regeling te langzaam wordt uitgerold en de pilot afwezig blijft in nieuwe gebieden waar de papieren Nationale Vervoersbewijzen worden uitgezet. Is er inmiddels een reactie van de betrokken partijen ten aanzien van de vraag of de Viziriskaart ook uitgebreid kan worden tot mensen met een verstandelijke beperking?

Duitse chipkaartsysteem

De leden van de PvdA-fractie wijzen op technische mogelijkheden om het Duitse chipkaartsysteem te voorzien van OV-applicaties uit verschillende landen. Om dit te bewerkstelligen is echter een Europese standaard en aldus Europese samenwerking vereist. Is al duidelijk op welke termijn dit precies wordt opgepakt?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat nu wel duidelijk is dat het Duitse chipkaartsysteem kan worden voorzien van OV-applicaties uit verschillende landen. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de OV-chipkaart omgekeerd ook kan worden voorzien van de Duitse OV-applicatie. Ook vragen genoemde leden welke acties er de komende tijd worden uitgevoerd om te komen tot acceptatie van elkaars systeem.

Eén loket

De leden van de SP-fractie vragen wanneer, conform de toezegging van de ambtsvoorganger van de minister, daadwerkelijk één loket wordt gerealiseerd voor alle vragen en problemen over de OV-chipkaart? Kan de minister haar antwoord duidelijk toelichten?

De leden van de ChristenUnie-fractie stellen dat de vorige minister één loket voor OV-chipkaartzaken een «must» noemde. Kan de minister aangeven wanneer dit ene loket daadwerkelijk gerealiseerd wordt?

Friesland en Oost-Nederland

De leden van de PvdA-fractie hebben een vraag over de OV-chipkaart in Friesland. Als de OV-chipkaart in de nabije toekomst ook in Friesland ingevoerd gaat worden zullen treinreizigers in onder meer Leeuwarden tijdens hun reis met dezelfde vervoersmodaliteit, nog een keer moeten in- en uitchecken. De reden is niet dat de vervoersmodaliteit verandert, die blijft immers gelijk, maar de vervoerder (Arriva en Syntus). De leden van de PvdA-fractie vragen wanneer en hoe deze situatie wordt opgelost.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen op welk moment de minister opnieuw het verzoek van de provincie Friesland en Oost Nederland beziet om de Nationale Vervoersbewijzen uit te zetten.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen wat de stand van zaken is van het uitzetten van de Nationale Vervoersbewijzen in Oost-Nederland. Is 1 februari 2011 nog steeds de richtdatum? Wat is de stand van zaken in de andere gebieden?

Korting

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat de minister schrijft, in afwijking van het standpunt van haar ambtsvoorganger, dat ze de betrokken partijen in hun reguliere overleg naar een oplossing wil laten zoeken voor het door het lid Van Gent aangegeven probleem met betrekking tot de kortingsregel. Dit probleem betreft reizigers die vóór 9.00 uur instappen, maar een deel van hun reis na 9.00 uur afmaken en met gebruik van de chipkaart hun korting op een deel van die reis mislopen. Mogen de leden van de fractie van de GroenLinks-fractie uit die gang van zaken opmaken, dat de minister het wel met haar ambtsvoorganger eens is, dat er voor dit probleem een bevredigende oplossing gevonden dient te worden? Zo ja, welke termijn heeft zij daarvoor in gedachten? Zo nee, om welke reden is de minister het daar niet mee eens?

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben een vraag over korting op een ander vlak. Genoemde leden vragen wat de stand van zaken is van het accepteren van de kortingskaarten van de Nederlandse Spoorwegen in de treinen van andere vervoerders. Is de minister al in gesprek met de vervoerders om te bereiken dat er een korting van kracht blijft in alle treinen?

Overboeken saldo

De leden van de GroenLinks-fractie zijn niet tevreden met de wijze waarop de minister het gratis overboeken van saldo geregeld heeft. Via Trans Link Systems kan weliswaar gratis saldo restitutie verkregen worden, maar alleen bij het beëindigen of vervangen van een kaart. Bij de balie worden nog wel administratiekosten in rekening gebracht. De leden van de GroenLinks-fractie vinden dat onacceptabel. De reiziger heeft nooit om de OV-chipkaart gevraagd en kan enkel voor het product gewonnen worden, als het belang van de reiziger ermee gediend is. Niet zonder reden sprak de minister zelf recent de wens uit dat de reiziger in het openbaar vervoer weer met een hoofdletter «R» moet worden geschreven. Hoe rijmt zij die ambitie met de opstelling van de vervoersbedrijven rond de kosten van overboekingen? Waarom zou een reiziger opgezadeld moeten worden met kosten bij een eenvoudige handeling als het overschrijven van saldo binnen een systeem dat met name door de vervoerders zelf gewenst kunnen? Immers, iemand reist niet met Trans Link Systems, maar met Connexxion of Arriva. Is de minister zich er overigens van bewust dat lang niet alle reizigers de vaardigheden hebben om te werken met relatief ingewikkelde websites als die van Trans Link Systems en dus aangewezen zijn op balies waar betaald moet worden? Vindt de minister het rechtvaardig deze groep (met name ouderen) op kosten te jagen?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat er nog steeds problemen zijn bij de overstap van de ene OV-chipkaart op de andere. Er zijn nu goede afspraken over het overboeken van het saldo, maar in de informatievoorziening hierover is volgens de leden van de ChristenUnie-fractie nog veel te verbeteren. Jaartrajectkaarthouders van de Nederlandse Spoorwegen krijgen nog steeds geen enkele informatie bij het ontvangen van hun nieuwe kaart hoe ze moeten handelen met hun oude kaart, hoe het saldo kan worden overgezet en hoe het automatisch opladen kan worden overgezet. Het blijkt dat deze vaste klanten hiervoor speciaal naar het loket toe moeten. Zij worden ook niet geïnformeerd over het feit dat zij voor hun nieuwe kaart opnieuw vooraf toestemming moeten geven voor het registreren van hun reisgegevens voor het transactieoverzicht op mijn.ov-chipkaart.nl. Het gevolg kan zijn dat deze frequente reizigers een deel van hun transacties niet meer kunnen inzien ten behoeve van declaraties. Nu zijn dit in eerste instantie uitvoeringskwesties die moeten worden opgelost door de vervoerders, maar de leden van de ChristenUnie-fractie vinden het wel tekenend dat er soms nog te veel vanuit de vervoerder wordt gedacht en te weinig vanuit de Reiziger. Deze leden vragen waarom juist de vaste klant met zoveel administratie wordt opgezadeld bij de overgang van zijn kaart en waarom dit niet automatisch gaat.

Single Check-in, Check-uit

Eén van de belangrijkste problemen met de OV-chipkaart betreft de lastige overstapsituatie op stations met meerdere vervoerders. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hier al ruim drie jaar aandacht voor. Tot nu toe wordt alleen een oplossing gezocht via «signing en branding». In het algemeen overleg OV-chipkaart d.d. 6 oktober 2010 met de vorige minister leek er eindelijk een positieve wending te zijn om echt te komen tot «Single Check-in, Check-uit». Helaas zien de leden van de ChristenUnie-fractie nu weer een tegengestelde beweging. De Commissie Meijdam kijkt wel naar Single Check-in, Check-uit, maar alleen vanuit de vraag in hoeverre dit gewenst is. Bovendien zal de commissie de resultaten van een eerdere studie als uitgangspunt nemen. Dit was echter niet het uitgangspunt in het laatste debat. De Reiziger met een hoofdletter «R»

moet voorop staan en niet de vervoerder. Wat betreft de leden van de ChristenUnie-fractie is het geen vraag meer of er Single Check-in Check-uit komt, maar hoe en wanneer. Het intern verrekenen van opbrengsten als gevolg van het kleine deel van de reizen in de treinketen met meerdere vervoerders dat dankzij Single Check-in, Check-uit onduidelijk is moeten de vervoerders onderling kunnen oplossen, zeker gezien het feit dat zij straks van het merendeel van de verplaatsingen exacte gegevens hebben.

De leden van de ChristenUnie-fractie ontvangen signalen dat er nog steeds discussies zijn tussen de regionale vervoerders en de Nederlandse Spoorwegen over de, wat betreft de leden van de ChristenUnie-fractie tijdelijke, locatie van de check-in/check-uit paaltjes op stations met meerdere vervoerders. Volgens de regionale vervoerders zouden reizigers die moeten overstappen veel te lange loopafstanden moeten afleggen. Is de minister hiermee bekend? Op welke locaties is hierover nog discussie en wat is de stand van zaken? Kan de minister zoals toegezegd de planning van de werkzaamheden omtrent de paaltjes en poortjes op de stations naar de Kamer sturen?

Buurt- en belbus

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn teleurgesteld in het antwoord van de minister met betrekking tot de buurt- en de belbus. De OV-chipkaart is steeds gepresenteerd als één kaart voor al het openbaar vervoer. Daar hoort ook de buurt- en de belbus bij. Het mag niet zo zijn dat een reiziger met zijn OV-chipkaart in de hand de buurt- of belbus in wil stappen en wordt geweigerd omdat hij geen ander betaalmiddel heeft. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen nogmaals aan de minister om op de kortst mogelijke termijn met de decentrale overheden af te spreken dat er ook in alle buurt- en belbussen OV-chipkaart apparatuur komt. Dit is volgens de genoemde leden precies een voorbeeld waar krachtige regie gewenst is vanuit de gedachte dat de reiziger weer met een hoofdletter «R» moet worden geschreven.

Verkoop- en oplaadautomaten

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de minister in haar brief d.d. 23 november 2010, inzake de toezeggingen gedaan tijdens het algemeen overleg OV-Chipkaart d.d. 6 oktober 2010 (Kamerstuk 23 645, nr. 392), ingaat op de uniformiteit van verkoop- en oplaadautomaten. Wat is de stand van zaken van het convenant tussen Trans Link Systems en leveranciers en van de eindbeeldstudie «Uniformiteit en doelgroepgeschiktheid MMI's»? Kunt u aangeven hoe de uniformiteit van toekomstige apparatuur daadwerkelijk geborgd zal worden?

In het algemeen overleg OV-chipkaart d.d. 6 oktober 2010 ging het echter niet alleen om een uniforme uitstraling c.q. bediening, maar vooral ook over dat de apparatuur de producten van meerdere vervoerders kan ondersteunen. Een voorbeeld zijn de verkoopautomaten van de Nederlandse Spoorwegen waar geen producten van andere vervoerders kunnen worden gekocht. Het is voor de reiziger, en zeker de toerist, erg lastig dat hij voor elk vervoerder bij een andere automaat moet zijn. Ook is het lastig dat bij de verkoopautomaten niet altijd producten kunnen worden opgehaald. De leden van de ChristenUnie-fractie pleiten ervoor dit sterk te vereenvoudigen zodat er minder uitleg richting de reiziger nodig is. Immers: elk aspect van de OV-chipkaart dat moet worden uitgelegd is een bron van verwarring terwijl de kaart juist wordt gepresenteerd dat hij het reizen makkelijker zou maken.

Eén kaart

De leden van de ChristenUnie-fractie ontvangen signalen dat er nog steeds geen sprake is van één OV-chipkaart. Klanten met een OV-chipkaart die een voordeelurenabonnement van de Nederlandse Spoorwegen willen laden, moeten een nieuwe kaart aanvragen bij de Nederlandse Spoorwegen. Als zij vervolgens aangeven dat ze dan het geld voor hun eerste kaart terug willen, dan is dat niet mogelijk. Ook hier staat dus weer het belang van de vervoerders voorop en niet de Reiziger met hoofdletter «R». Medewerkers van de klantenservice van de OV-chipkaart schrijven letterlijk aan een klant met een vraag hierover: «Helaas is het inderdaad nog niet mogelijk om NS producten op alle OV-chipkaarten te laten zetten. Dit is echter een keuze van NS, omdat het nog niet mogelijk is. Het is nog niet bij ons bekend of dit wel kan in de toekomst.» Deze leden vragen waarom dit een keuze is van de Nederlandse Spoorwegen, waarom het nog niet mogelijk is en waarom het niet bekend is of het überhaupt wel mogelijk wordt in de toekomst? De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de minister kan aangeven vanaf wanneer alle OV-chipproducten op alle OV-chipkaarten geladen kunnen worden? Deelt de minister de mening dat nu de OV-chipkaart landelijk wordt uitgerold dit op hele korte termijn geregeld dient te zijn?