

Vergaderjaar 2009–2010

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 166

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 14 december 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 12 november 2009 overleg gevoerd met staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 8 december 2008 inzake Reisinformatie toegankelijkheid stads- en streekvervoer (25 847, nr. 74);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 2 juli 2009 inzake Aanpak Multimodale Reisinformatie (31 305, nr. 143).**

Van dit 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

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), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).
Plv. leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Pieper (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Hijum (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA), Neppérus (VVD) en Agema (PVV).

Voorzitter: Roefs
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Aptroot, Van Gent, Jager, Mastwijk, Roefs en Roemer,

en staatssecretaris Huizinga-Heringa, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

De **voorzitter**: Goedemiddag allemaal. Wij gaan starten met het algemeen overleg over het Aanvalsplan Multimodale Reisinformatie. Ik heet de staatssecretaris en haar ambtenaren welkom, alsook de Kamerleden, de aanwezigen op de publieke tribune en de mensen die luisteren via internet. De voorzitter van de vaste commissie komt wat later. Als hij er is, neem ik mijn plaats tussen de leden weer in. De spreektijd in eerste termijn is vijf minuten.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Het is goed om de staatssecretaris in de Jkvr. Wttewaall van Stoetwegenzaal te ontmoeten. Ondanks haar rugblessure is zij redelijk op tijd. Dat kan tegenwoordig niet van elke bewindspersoon worden gezegd.

Dit weerhoudt mij er niet van om hier te zeggen dat ik de brief van de staatssecretaris over de multimodale reisinformatie wat teleurstellend vind. Wij komen hopelijk wel ergens in 2014, maar de CDA-fractie bespeurt weinig ambitie. Vroeger hadden wij het nog wel eens over het Aanvalsplan Multimodale Reisinformatie. Uit de term «aanvalsplan» spreekt iets van ambitie en urgentie, maar nu staat de brief van de staatssecretaris geagendeerd als «Aanpak Multimodale Reisinformatie». Ik hoop niet dat de aanpassing van het woordgebruik symbolisch is voor de ambitie van de staatssecretaris.

Het moet sneller en het kan ook sneller. De nu gekozen structuur zal volgens de CDA-fractie niet leiden tot het optimale resultaat. Het is noodzakelijk dat een aantal zaken in wetgeving wordt geregeld. De Nederlandse reiziger zit met smart op real time multimodale reisinformatie te wachten. Ook om die reden is wetgeving van enorm belang voor de kwaliteit van het openbaar vervoer. Collega Koopmans en ik zullen graag het initiatief tot wetgeving nemen. Ik kan mij echter ook voorstellen dat de staatssecretaris dat als de wiedeweerga zelf gaat doen.

Wat wil de CDA-fractie in wetgeving vastleggen? Een aantal zaken is terug te vinden in de notitie «De reiziger op een dwaalspoor», die collega Koopmans en ik samen hebben geschreven. De ov-bedrijven moeten worden verplicht, in de ov-voertuigen reisinformatie aan te bieden zodat reizigers onderweg en real time, dus op basis van actuele informatie, kunnen zien hoe en waar zij hun reis moeten vervolgen. Een dergelijke verplichting moet ook gelden voor de beheerders van de stations en andere plekken waar ov-voertuigen aanlanden. De wet- en regelgeving moet zo worden aangepast dat de concessieverlenende overheden deze verplichting waar nodig in de bestekken gaan overnemen.

De eindsituatie moet zijn dat op enig moment de reiziger via mobiel internet, de iPhone, de HTC, het navigatiesysteem in de auto of via een scherm in trein of bus steeds het beste antwoord krijgt op de vraag waar hij is en hoe hij het snelst van A naar B geraakt. Daarbij is de keuze uit auto, trein of bus. Daar hoort bij, afhankelijk van actuele informatie, een beoordeling van eventuele calamiteiten die zich op dat moment op de weg of op het spoor voordoen. Dat betekent het in elkaar vlechten van de informatie over de weg van de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) en van de informatie over de ov-mogelijkheden van de Nationale Databank Openbaar Vervoergegevens (NDOV). Mogelijk resulteert dat in een melding in de geest van: mijnheer Mastwijk, ik wil mij er niet mee

bemoeien, maar u rijdt nu in de buurt van Veenendaal en als ik u was, zou ik hier de snelweg verlaten en de reis per trein voortzetten.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben er ook voor dat de heer Mastwijk van de weg gaat; dan kan ik makkelijker doorrijden.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik zal mijn stem aanbieden aan daarin geïnteresseerde fabrikanten van navigatiesystemen, maar ik weet niet of dat direct tot verhoging van de omzet leidt.

Voorzitter, dit soort dingen is van belang voor bruikbare multimodale reisinformatie. Het antwoord op de vraag of dat allemaal kan, is «ja». Men hoeft maar te kijken naar wat de markt tot nu toe op het gebied van reisinformatie heeft gedaan. De volgende vraag is wat daarvoor nodig is. Naar de mening van de CDA-fractie is daarvoor een dwingende overheid nodig die wettelijk vastlegt dat alle data over reisgegevens in de NDOV worden gestopt. De CDA-fractie vindt het dan ook geen goed idee van de staatssecretaris om de NDOV te laten bouwen en beheren door de ov-bedrijven. Laat een onafhankelijke derde partij dat doen en zet daar desnoods een toezichthouder op, anders ontstaat weer protectionisme, afscherming et cetera.

Het is van belang om de markt het werk te laten doen. Hoe eerder wettelijk is geregeld dat de NDOV wordt gevuld door de ov-bedrijven, hoe eerder marktpartijen in de gelegenheid zijn om tegen kostprijs de gegevens op te halen en daar heel mooie applicaties omheen te bouwen. Daar zijn voorbeelden te over van.

De heer **Roemer** (SP): Het doet mij deugd dat de CDA-fractie deze insteek kiest. Volgens mij komen wij hier samen een heel eind verder mee. Toch wil ik een punt nog wat aanscherpen. Ik ben het volledig eens met de heer Mastwijk dat de NDOV niet door de ov-bedrijven gedaan moet worden; daar hebben wij bij de OV-chipkaart genoeg ervaring mee opgedaan. Zou de derde onafhankelijke partij die hij noemt ook de overheid kunnen zijn?

De heer **Mastwijk** (CDA): De heer Roemer weet dat wij daar een beetje terughoudend mee zijn. Als de markt of een derde partij op enige afstand van de overheid dat kan doen, dan vinden wij dat beter. Laten wij niet meteen maar zeggen dat de overheid het moet oplossen. Ik hoor graag hoe de staatssecretaris hiertegen aankijkt en of zij nog steeds vindt dat de NDOV door de ov-bedrijven moet worden gebouwd, en zo nee, welke partijen het dan wel moeten doen. Ik heb daar zo mijn ideeën over en ik kom daar nog op terug.

De heer **Roemer** (SP): Ik deel absoluut de mening van de heer Mastwijk dat het hier gaat om informatie van landelijk en integraal belang. Vandaar dat ik het eens ben met zijn keuze om het bouwen van de NDOV niet neer te leggen bij degenen die daar belang bij hebben, zoals de vervoerders. De heer Mastwijk twijfelt of de zaak moet worden neergelegd bij de overheid. Is het een optie voor zijn fractie om deze zaak bij een zelfstandig bestuursorgaan neer te leggen, zoals wij dat ook hebben gedaan bij andere zaken van nationaal belang?

De heer **Mastwijk** (CDA): Dat is inderdaad een optie, voorzitter. Ik was overigens aangeland bij het laatste onderwerp van mijn bijdrage, de Reisinformatiegroep 9292 OV (9292).

Zoals men weet zijn bij 9292 heel veel data met betrekking tot reizigersinformatie voorradig. Ik zou de staatssecretaris eerst de vraag willen stellen of het klopt dat niet alle ov-bedrijven in Nederland, voorzichtig geformuleerd, overlopen van enthousiasme om informatie te leveren aan 9292. Als dat zo is, doet zich het merkwaardige feit voor dat 9292 de facto door de eigen aandeelhouders wordt tegengewerkt. Mij bereiken signalen dat met

name de NV Nederlandse Spoorwegen (NS) en Connexion terughoudend zouden zijn in het aanleveren van informatie. De aandeelhouders NS en Connexion hebben, voor zover ik weet, samen een meerderheid in 9292. Dan krijg ik op het netvlies dat daar toch wel iets aan het wrikken is. Dat brengt mij op de vraag die ook de heer Roemer aankaart. Zou het misschien verstandig zijn om de NDOV vanaf heden, of misschien vanaf volgende maand of volgend jaar, 9292 te noemen? Dat betekent dat de NDOV wordt opgebouwd en beheerd in samenwerking met 9292. Dan zou de door de heer Roemer aangereikte oplossing, een zelfstandig bestuursorgaan, een bruikbare juridische vorm kunnen zijn. Hiermee ben ik aan het eind van mijn bijdrage gekomen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik hoor een strijdbaar verhaal van de CDA-fractie. Dat spreekt mij op zichzelf aan, maar ik heb nog wel een prangende vraag. 9292 moet natuurlijk alle gegevens krijgen. Ik mag aannemen dat de heer Mastwijk het met mij eens is dat deze gratis moeten worden aangeleverd. Stel dat men daarvoor moet betalen, dan kan het gevolg daarvan zijn dat ook de reiziger voor deze informatie moet gaan betalen. Dat zou ik een heel slecht idee vinden. Ik wil dan ook graag van de heer Mastwijk horen hoe ver zijn strijdbare verhaal gaat. Mag de reiziger blijven rekenen op gratis informatie en mag 9292 erop blijven rekenen dat het totaal aan ov-gegevens gratis wordt aangeleverd?

De heer **Mastwijk** (CDA): De vraag wie wat betaalt op enig moment, is inderdaad interessant. Ik ben daar persoonlijk nog niet helemaal uit. Laat ik NS bij de kop pakken. De overheid betaalt een bijdrage aan NS. Ik veronderstel dat daarin een component is inbegrepen voor het produceren en aanleveren van reizigersinformatie, maar ik heb dat niet helder. Misschien kunnen wij daar nog eens over spreken of mogelijk weet de staatssecretaris daar het antwoord op. Het uitgangspunt moet zijn dat er een basispakket aan reizigersinformatie is zonder dat dit leidt tot een prijsverhoging van het kaartje. Iets anders is dat ik op mijn iPhone, een handig apparaatje dat ik bij mij heb, de toepassing Trein heb staan. Deze door een slimme whizzkid gebouwde toepassing, die ik voor € 2,39 op de site van Apple heb gekocht, verschaft mij meer en ook bruikbaarere informatie dan NS mij op dit moment via «Op de rails» kan leveren. Ik kies er dan ook voor om op mijn iPhone informatie te downloaden die sneller en meer to the point is. Dat kan ook op de HTC van mevrouw Roefs. Er zijn mogelijkheden te over. Het basispakket aan reizigersinformatie mag wat mij betreft niet leiden tot een duurder kaartje, maar wij zullen wel moeten bekijken wie wat betaalt. Als mijnheer TomTom ook iets wil met de gegevens van 9292, dan kan hij die wat mij betreft hebben, maar dan moet hij daar wel voor betalen. Dan kan mijnheer TomTom daar nog wat interessante toepassingen aan toevoegen, zoals de juiste plekken van de P+R-verzamelpaatsen. Daar kun je als reiziger gebruik van maken, maar daar moet je wel iets extra's voor betalen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb dezelfde toepassing op de iPhone. Heel pikant is dat, toen die zelfde whizzkid ook nog de aankomstsporen op de applicatie wilde opnemen, NS dwars ging liggen, omdat ze geen zin had die gegevens te leveren. Het is jammer dat NS daar zo mee omgaat, want nu werkt deze whizzkid bij Falk-kaarten. Dit was even ter zijde, want ik wil het hebben over de fikse adder onder het gras in het betoog van de heer Mastwijk. Hij is nog niet uit de kwestie van het gratis aanleveren van gegevens. Het is nu juist de kracht van 9292 dat je daar gratis gegevens kunt aanvragen. Ik vind het te gek voor woorden als je straks als reiziger, wanneer er een vertraging bij NS zou zijn, NS zou moeten betalen om alternatieve reisinformatie te krijgen. Ik vind dan ook dat de CDA-fractie ervoor moet gaan staan dat de informatie

gratis blijft. Het is goed om alle gegevens te verzamelen, maar daar moeten de reizigers straks, direct of indirect, niet voor gaan betalen. Dat zou ik een slechte uitkomst vinden van dit debat.

De heer **Mastwijk** (CDA): Allereerst vind ik het dom van NS dat zij deze whizzkid niet heeft ingehuurd of een prachtige baan heeft aangeboden, maar dit ter zijde. Ik ben het ermee eens dat de basisreizigersinformatie gratis moet zijn. Wanneer de markt erin slaagt om daar een meerwaarde aan toe te voegen, mag de markt daar wat mij betreft een prijs voor vragen. Vervolgens is de keuze aan de reiziger. Heeft men, naast de informatie die 9292 aanbiedt, behoefte aan snellere of uitgebreidere informatie – bijvoorbeeld of bij een P+R kinderopvang beschikbaar is – dan zal men daarvoor moeten betalen.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Het zou moeten gaan over multimodale reisinformatie: dus over tram, bus, trein, metro, lightrail en ook over vervoer over de weg. Wat ons betreft, gaat het dan ook over parkeren, over de beschikbaarheid van voldoende parkeerplaatsen of OV-fietsen bij een station.

Volgens ons zou dit soort informatie allemaal voorhanden moeten zijn. Ik denk ook dat wij dat allemaal zouden moeten willen, omdat de consument dan kan kiezen. Je kunt namelijk niet altijd met het openbaar vervoer of altijd met de auto reizen. Voor een groot deel van de bevolking geldt dat er een zekere mix is en dat een keuze in ieder geval het overwegen waard is. Er zijn bedrijven die graag zouden kunnen en willen zorgen voor actuele van minuut tot minuut aan de nieuwe situatie aangepaste situatie, of het nu files of storingen in de treinenloop zijn. Zij kunnen de reiziger echt laten weten wat de beste reismogelijkheid is. Dat is ons uitgangspunt.

Wij zijn dan ook niet echt gelukkig met het feit dat er eigenlijk twee gescheiden trajecten zijn. Het overleg over het openbaar vervoer en het overleg over het vervoer op de weg zijn gescheiden, de NDOV en de NDW zijn gescheiden. Wij vinden dat eigenlijk niet handig. Wat ons betreft zou om te beginnen iedereen die vervoersmogelijkheden voor personen heeft, moeten meedoen. Wij zijn er dan ook niet voor om een NDOV op te tuigen en daar een heel grote organisatie van te maken. Wij vinden dat de overheid zou moeten regelen dat de informatie beschikbaar komt voor ieder die dat wil. Het ov kan natuurlijk worden verplicht informatie te geven over het eigen vervoer, maar wij kunnen het aan marktpartijen overlaten dat zij, als zij de informatie beschikbaar krijgen, die in de vorm van de meest mooie applicaties aan de consument aanbieden.

Wat ons betreft zal kritisch naar de NDW en de NDOV moeten worden gekeken. Ik ben het eens met de heer Mastwijk dat het de vraag is of de NDOV van alleen de ov-bedrijven zou moeten zijn. Wij hebben de indruk van niet. Laten wij bekijken of wij daar een bestuursvorm voor kunnen vinden en er een soort platform van kunnen maken waarbij al degenen die applicaties aanbieden, moeten kunnen meedoen, of dat nu TomTom, Falk of andere partijen zijn. Het is niet verstandig om namen te noemen, want morgen staat misschien een ander op die met een nog slimmere en snellere applicatie komt. Aan het eind van de rit kijken wij wel – ik hoor het mevrouw Van Gent al vragen – hoe het zit met betalen.

In elk geval vinden wij dat de ov-bedrijven hun informatie voor iedereen beschikbaar horen te stellen. Als het de wegen betreft, moeten de wegenbeheerders, Rijk, provincie, gemeenten en waterschappen, de nodige informatie beschikbaar stellen. Dan hebben wij het grootste deel te pakken en is het alleen nog een kwestie van een verstandig platform kiezen.

De regiefunctie zal goed moeten worden vastgelegd. Wij vinden dat de overheid een zekere bevoegdheid zou moeten hebben zodat zij, als dat nodig is voor de veiligheid en de openbare orde, voorschriften kan geven

voor de reisadviezen. Stel dat een weg moet worden afgesloten omdat er een ongeluk is gebeurd. Deze wegafsluiting kan tot gevolg hebben dat al het verkeer wordt omgeleid langs andere wegen. Als een van die andere wegen voor de hulpverleners vrijgehouden moet worden, kan ik mij indenken dat de overheid tegen de informatieverstrekkers zegt daarmee rekening te houden in hun reisadvies, omdat er anders een probleem ontstaat voor de politie en de ambulances om de plek van het ongeluk te bereiken. Wij zijn ervoor om zo min mogelijk in overheidshanden te leggen, maar het zal af en toe nodig zijn dat de overheid ingrijpt en dat zij de informatieverstrekkers kan vragen om bepaalde routes buiten het reisadvies te laten.

Wat ons betreft, zou de staatssecretaris een nieuwe opzet kunnen maken die echt multimodaal is.

Voorzitter: Jager

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik merk aan de woorden van mijn buurman Aptroot dat de VVD-fractie beetje bij beetje steeds meer het licht ziet. Ik blijf hoop houden dat het steeds verder goed gaat komen.

Multimodale reisinformatie is een moeilijke terminologie voor weten hoe je het beste kunt reizen en welke voorzieningen daarvoor aanwezig zijn. Voor de SP-fractie is dit deels de sleutel tot een nieuwe benadering van mobiliteit: zorg voor een systeem waarbij iedere reiziger voor en tijdens zijn reis kan bepalen wat de beste manier is om op de plek van bestemming te komen. Dit kan gebruikt worden voor het openbaar vervoer, voor de auto en zelfs voor de fiets, een geïntegreerd systeem.

Uit onderzoek blijkt dat het koppelen van informatie over reizen per auto aan de site van 9292 kan leiden tot een groei van reizigers in het openbaar vervoer van maar liefst 1,75%. Niet niks, zou ik zeggen. De SP-fractie wil echter nog veel meer mensen het openbaar vervoer in verleiden en dat kan alleen goed door alle actuele informatie overzichtelijk aan te bieden aan de reiziger: alle dienstregelingen aangevuld met actuele informatie over vertragingen, omleidingen en rituitval. Een soort turboversie van 9292. Dat neemt bij veel mensen de angst weg om met het openbaar vervoer te gaan, omdat het reizen daarmee duidelijker en makkelijker wordt.

Het lijkt dat het kabinet deze ambitie deelt. Lijkt, zeg ik, want als het erop aankomt zien wij dat het kabinet nog wel vijf jaar nodig denkt te hebben voordat er iets kan gaan gebeuren, terwijl veel van de vervoersbedrijven al een werkend systeem van actuele reisinformatie hebben, maar wel een ander probleem hebben. Via de Reisplanner Xtra van NS bijvoorbeeld kan de reiziger zien of een trein vertraging heeft en hoeveel minuten die vertraging bedraagt. Perfect, denk ik dan. Maar wat blijkt? Vervoersbedrijven weigeren deze actuele informatie ook aan te bieden aan bijvoorbeeld 9292, terwijl het belang hem er juist in zit dat de reiziger kan zien of hij zijn overstap op de bus, tram of metro kan halen, en zo niet, hoe laat een volgende mogelijkheid zich voordoet dan wel wat een beter alternatief is.

Het is onacceptabel voor de SP-fractie dat vervoersbedrijven deze voor de reiziger essentiële informatie niet willen delen. Waarom willen zij dat eigenlijk niet? Volgens de vervoersbedrijven gaat het om bedrijfsgevoelige informatie. Wat nou, bedrijfsgevoelige informatie? Deelt de staatssecretaris de mening van de SP-fractie dat dit absoluut onacceptabel is? Bedrijfsgevoelige informatie? Het gaat om de dienstregeling. Ik wil dat de staatssecretaris de vervoersbedrijven morgen nog verplicht om deze informatie acuut openbaar te maken aan wie ze nodig heeft. De enige angst die bedrijven kunnen hebben, is dat uitlekt hoeveel vertraging of uitval er is. Daar worden ze namelijk op afgerekend. Als dat werkelijk de reden is, dan hebben ze blijkbaar iets te verbergen en zouden wij extra moeten gaan kijken hoe het erbij staat.

Ik kom aan de organisatie. De staatssecretaris gaat een nationaal datawarehouse openbaar vervoer oprichten, de eerder genoemde NDOV. Zij laat dit over aan decentrale overheden en vervoersbedrijven. In het interruptiedebat dat ik had met de heer Mastwijk, waren wij het samen een heel eind eens. Wij hebben de wijze les al gehad dat wij het daar niet moeten neerleggen. Volgens mij is daar een brede meerderheid voor in de Kamer. Ik zie mevrouw Roefs gelukkig ook instemmend knikken en links van mij knikt mevrouw Van Gent ook instemmend. Ik ga er dan ook van uit dat de staatssecretaris weet wat zij hierop moet antwoorden. Dat betekent dat ik een stuk van mijn oorspronkelijke bijdrage kan overslaan.

Dan de financiën. De staatssecretaris trekt maar liefst 52 mln. uit voor het project. Ik neem aan dat zij dit bedrag volledig gespecificeerd kan onderbouwen. Inzichtelijkheid is hierbij van groot belang. Ik neem namelijk aan dat de vervoersbedrijven geen geld krijgen om de actuele reisinformatie openbaar te maken. Voor de SP-fractie is het openbaar maken van reizigersinformatie een vanzelfsprekendheid, zelfs een plicht, die wij moeten vastleggen. Deelt de staatssecretaris deze visie?

NS heeft al een volledig operabel systeem met reisinformatie. Het enige wat ze moet doen, is deze informatie openbaar maken, en acuut openbaar maken, zodat de reizigers er wat aan hebben als er vertraging is. Dat kost weinig tot niets. Kan de staatssecretaris duidelijk toezeggen dat de vervoersbedrijven geen geld zullen krijgen voor dit soort informatie, omdat reizigers hier gewoon recht op hebben? Of moeten reizigers betalen om te zien dat ze vertraging hebben? Dat is de wereld op zijn kop. Nog een laatste punt. Dit uitstekende systeem van accurate en actuele reisinformatie kan ook worden ingezet op locatie. Zo kunnen er bijvoorbeeld op grote stations of belangrijke overstaplocaties borden worden geplaatst waarop de reiziger exact kan zien waar iedere bus, trein, metro of tram zich bevindt. Dat bevordert pas echt de transparantie van het openbaar vervoer op locatie, want voor veel reizigers blijft het openbaar vervoer nog steeds te complex. Vooral oudere mensen en incidentele reizigers zijn angstig om gebruik te maken van het openbaar vervoer, als zij op meerdere overstappen moeten rekenen. Dit soort geweldige oplossingen werkt echt. Is de staatssecretaris bereid om de mogelijkheden van dit soort toepassingen eens goed te gaan onderzoeken? Laat zij daar meteen een straffe planning aan verbinden, zodat het geen toekomstmuzek blijft maar gewoon realiteit wordt. Graag hoor ik een toezegging van de staatssecretaris hierover.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik wil mijn bijdrage van vandaag toespitsen op het openbaar vervoer en op de reisinformatie, hoe deze nu functioneert en hoe deze volgens ons zou moeten functioneren. De GroenLinks-fractie zou het liefst zo snel mogelijk een TomTom – je mag het voor mijn part ook een FalkFalk of GoogleGoogle noemen – met actuele reisinformatie voor de ov-gebruiker willen. Ik hoor ook FemFem noemen. Die hebben wij inderdaad ook gehad. Ik merk dat het onderwerp alle creativiteit losmaakt en dat vind ik op zichzelf goed nieuws. Het belangrijkste is, dat wij een systeem krijgen met actuele reisinformatie. Alles en iedereen die met het ov van doen heeft, zit daar op te wachten. 9292 is immers een uitstekende faciliteit met gedetailleerde informatie, maar als er onderweg iets mis gaat, schiet de informatie toch nog tekort. Alles draait dus om actuele informatie van NS en de stads- en streekvervoerders over verstoorde dienstregelingen, zodat ov-reizigers via hun mobieltje op de hoogte kunnen worden gehouden, en niet alleen als zij een iPhone hebben. De informatie is veel vaker wel dan niet beschikbaar, maar de vervoerders willen deze informatie niet delen met de rest van de wereld, lijkt het. Boze tongen beweren zelfs dat de vervoerders geld willen zien voor hun informatie.

Daarmee hebben wij meteen een aardige principediscussie te pakken: van wie is nu eigenlijk de dienstregeling? Laat ik daar duidelijk over zijn: die is

van ons allemaal. Een staats-nv zoals NS, de gemeentelijke vervoersbedrijven of de zwaar gesubsidieerde streekvervoerders zouden er goed aan doen zich dat te realiseren en zich niet te gedragen als verwerende semimonopolisten. Het openbaar vervoer is een publieke dienst en daar hoort bij dat het reizigersbelang moet prevaleren. Dat reizigersbelang is: vrij beschikbare, actuele reisinformatie. Laten wij wel wezen: als je als reiziger een dienst van bijvoorbeeld NS koopt, namelijk een treinreis, zou het toch te gek zijn dat je moet betalen om te vernemen dat die dienst niet wordt uitgevoerd? Je hoeft, mag ik hopen, toch niet op te draaien als je wilt worden geïnformeerd wanneer de dienstverlener zijn belofte niet kan nakomen?

De staatssecretaris koerst erop aan in 2015 een clubje – dat bedoel ik helemaal niet denigrerend – in de benen te hebben geroepen die de informatie over het openbaar vervoer beschikbaar heeft: de Nationale Data-bank Openbaar Vervoergegevens, met de prachtige afkorting NDOV. Op dit instituut kom ik nog terug, maar ik stel sowieso de vraag waarom dat in vredesnaam zo lang moet duren. Omdat de vervoersbedrijven wellicht tegenwerken, terwijl de techniek en de informatie er zijn? Ik wil daar vandaag echt opheldering over.

Het duurt allemaal veel te lang. De Kamer is zo genereus geweest om NS een verlenging van de concessie op het hoofdspoorlijnnet in het vooruitzicht te stellen. Dat was op basis van de gedachte dat wij dan met NS aan de slag zouden kunnen gaan om afspraken over de voorwaarden te maken. Ik vind het geen goed begin dat NS als een broedse kip op de actuele reisinformatie blijft zitten. Dat moet echt anders. Kan de staatssecretaris mij garanderen dat zij gaat regelen dat NS en de stads- en streekvervoerders hun actuele reisinformatie zo spoedig mogelijk om niet, gratis, ter beschikking stellen? Gaat zij er ook voor zorgen dat er veel meer vaart wordt gemaakt met de vormgeving van de NDOV?

Daarbij heb ik nog één zorg: de positie van 9292 zelf. 9292 is nu, los van de actuele reisgegevens, een uitstekend functionerende en veel bezochte site. Eigenlijk functioneert 9292 al zeventien jaar als een soort NDOV. Met 110 miljoen reisaanvragen per jaar moet 9292 dat vooral blijven doen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Hoor ik mevrouw Van Gent nu zeggen dat de GroenLinks-fractie er eigenlijk een beetje spijt van heeft dat wij de concessie aan NS zo snel hebben weggegeven? Het moment dat wij dit doen, is natuurlijk bij uitstek de gelegenheid dat wij NS, als zij zich nog niet rijk heeft gerekend, scherp zouden kunnen houden. Maar goed.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb er helemaal geen spijt van en allemaal even goede vrienden. Maar als NS dit niet goed regelt, heeft ze wat mij betreft wel een probleem. In het vorige overleg, toen wij het hebben gehad over de concessie aan NS, heeft de GroenLinks-fractie daar geen slap praatje over gehouden, maar daar heel duidelijk voorwaarden aan verbonden en tegen NS gezegd: blijf scherp, want wij houden u in de gaten. Mijn opmerking van zo-even was precies zo bedoeld. Dat zal helder zijn overgekomen en ik denk dat NS mij niet gaat teleurstellen. Ik vind het best als allerlei commerciële partijen soortgelijke diensten aanbieden, maar ik wil heel uitdrukkelijk niet dat alle reisinformatie aan de markt wordt overgelaten, want dat gaat niet werken. Ik zou graag van de staatssecretaris de garantie willen krijgen dat de gratis site 9292 daar niet onder te lijden krijgt, bijvoorbeeld omdat men zou moeten gaan betalen voor het verkrijgen van de gegevens, met als voorspelbaar gevolg dat de reizigers dat dan ook moeten gaan doen. In dat geval kan de hele operatie wat mij betreft worden afgeblazen. Gratis actuele reisinformatie is en blijft een must. Laten wij dat koesteren, want wij hebben daaraan nog wel wat te verbeteren, al waarden wij het ook nu al. Dus graag een heldere toezegging op dit punt.

In mijn interruptie van de heer Mastwijk heb ik het punt van de slimme student al gemaakt. Ik ben eigenlijk wel benieuwd naar de reactie van de staatssecretaris, als zij zo iets hoort. Ik zie haar nu buiten de microfoon articuleren: dat is hartstikke mooi. Dat is het ook, maar het is wel doodzonde dat NS zo gaat dwarsliggen als er gevraagd wordt om informatie over de aankomstsporen.

De **voorzitter**: Ik geef nu het woord aan mevrouw Roefs, met dankzegging voor haar waarneming van het voorzitterschap.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Toen ik dit algemeen overleg voorbereidde, vroeg ik mij af of er nog leuke nieuwe zaken uit te halen zouden zijn. Het is tenslotte een heel mooi onderwerp. Al snel kwam ik echter tot de conclusie dat ik nog helemaal niet tot opvattingen of meningen kon komen, omdat ik vooral nog heel veel vragen heb namens mijn fractie. Mijn bijdrage bevat er dan ook vele.

Graag zouden wij van de staatssecretaris horen wat de verschillen in structuur tussen de NDW en de NDOV zijn. Volgens ons zitten er onder andere verschillen in het eigendom van de data, terwijl wij echt graag zouden zien dat beide op dezelfde manier werden ingelicht. De eerder gedane suggestie om ze in elkaar te schuiven, is natuurlijk ook aardig. De NDOV heeft een paar aandeelhouders, maar moet deze databank in feite geen collectief bezit worden? Bij de NDW is er een strategisch beraad waarbinnen ook de marktpartijen meedenken over de standaarden. Waarom is dat bij de NDOV niet het geval? Moet er bij beide niet een onafhankelijk toezichthouder zijn die toetst of de afspraken in de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000), de huidige en de nieuwe afspraken, worden nagekomen?

Naar ik heb begrepen wijst de praktijk eigenlijk uit dat de data niet altijd zomaar ter beschikking worden gesteld. Anderen hebben daar ook al over gesproken. Als alle data, ook de actuele reisinformatie, in een databank zitten en daaraan moeten worden aangeleverd, mag dan iedereen daaruit putten? Is dat dan wel of niet tegen betaling? Wie bepaalt de prijs en waarvoor is dat dan?

Wat gaan wij doen met de informatie van bijvoorbeeld de fietsplanner, die met hulp van vele vrijwilligers tot stand is gekomen? Een ander voorbeeld is de wandelroute-informatie. Moet deze informatie ook in de database worden opgenomen? En gaat dat allemaal om niet?

In de brief van de staatssecretaris lees ik weinig over de toegankelijkheid van de informatie voor de reiziger. Nu gaat iedereen gratis naar www.9292ov en krijgt daar keurige informatie. Blijft dat zo? Of moet straks, als wij de marktpartijen een positie hebben gegeven, voor elke informatie worden betaald? Dat lijkt ons niet wenselijk.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Over het laatste punt ben ik het helemaal met mevrouw Roefs eens. Wel wil ik nog iets heel precies weten. Ik noemde het voorbeeld van NS die een dienst, een treinreis, aanbiedt. Vervolgens is er gedoe op het spoor en verandert er iets. Dan is het toch volstrekt logisch dat de reiziger gratis informatie krijgt, bijvoorbeeld via zijn mobieltje, over alternatieve routes en dat hij daar niet voor hoeft te betalen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ja, daar ben ik het volkomen mee eens. Tot nu toe heb ik in geen van de vier bijdragen iets gehoord waar ik het niet mee eens ben. Mijn bijdrage is in vragende vorm aan de staatssecretaris gesteld. Zojuist heb ik gezegd dat in de Wp2000 staat dat NS of de vervoerder de dienstregeling moet vrijgeven. Ik heb begrepen dat wij in de Wp2000 ook gaan regelen dat de actuele reisinformatie moet worden geleverd. Dat lijkt mij een heel belangrijke stap. Deze informatie zal ook aan 9292 moeten worden gegeven. Daar heb ik nog een vraag over.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De heer Mastwijk sprak over de basisreizigersinformatie. Ik mag toch aannemen dat ook voor mevrouw Roefs geldt – ik ben er niet helemaal zeker van of het ook voor de heer Mastwijk geldt – dat deze informatie is inclusief verstoringen, veranderingen en andere actuele informatie als er tijdens, voor of na de reis iets mis gaat?

De **voorzitter**: U krijgt nu twee antwoorden, mevrouw Van Gent.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De informatie die mevrouw Van Gent beschrijft, valt wat mij betreft onder actuele reisinformatie. Straks gaan wij regelen dat die moet worden doorgegeven.

De heer **Mastwijk** (CDA): Laat ik NS als voorbeeld nemen. NS levert een product, een reis van A naar B. Er zijn verstoringen en het product wordt niet compleet geleverd. Het product is een overeenkomst en bij niet complete levering hoort daar een genoegdoening bij in de vorm van actuele reisinformatie. Die informatie dient dan ook gratis te worden geleverd. Dat is volstrekt duidelijk.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dank aan de heer Mastwijk voor deze mooie toelichting.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb nog twee puntjes, voorzitter. Ik zou graag van de staatssecretaris willen horen wat de positie van 9292 nu en in de toekomst is. Gaan wij niet volkomen overbodig iets nieuws bouwen terwijl wij het oude zouden kunnen verbouwen? Eerder heeft mevrouw Van Gent de opmerking gemaakt dat het tijdspad wel heel erg lang is. Ik kan mij niet voorstellen dat dat per se nodig is. Kortom: een korte bijdrage van onze kant, met vooral veel vragen aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Er is veel gezegd over de multimodale reisinformatie. De Kamer heeft daar een brief over gekregen. Volgens de planning van de minister en mij zal in 2015 op elke plek en op elk moment reisinformatie beschikbaar zijn en zal het ideaalbeeld bereikt of bijna bereikt zijn. Na 2015 moeten nog verschillende dan wat dichterbij gelegen mijlpalen worden bereikt. Daar kom ik nog op terug. Het is dus niet zo dat er pas in 2015 voor het eerst iets gebeurt.

Wij willen bereiken dat de reiziger voor vertrek goed en actueel geïnformeerd is over de af te leggen route, de reistijd en de kosten en op die manier in staat is een bewuste keuze te maken tussen de verschillende vervoersmodaliteiten. Het zal betrouwbare reisinformatie moeten zijn, waardoor mensen en bedrijven beter kunnen plannen en efficiënter met hun tijd kunnen omgaan. Voor het openbaar vervoer vraagt dat om een aanpassing van het Besluit personenvervoer. Wij willen vervoerders verplichten actuele gegevens ter beschikking te stellen aan wie daar om vraagt. Dat vergt een wetswijziging. Deze zal voorjaar 2010 klaar zijn. Daarmee hebben wij de juridische basis gelegd.

Samen met vervoerders, marktpartijen en decentrale overheden stellen wij een standaard op voor data-uitwisseling om ervoor te zorgen dat de gegevens in technische zin compatible zijn. Dat is absoluut noodzakelijk. Op het punt dat overheden de opdracht geven om data-uitwisseling voor het ov via een NDOV vorm te geven, kom ik nog terug. Ik kondig het nu alvast aan, omdat vanmiddag is gesproken over de vraag wie de opdrachtgever moet zijn. Ik zeg alvast dat ik, anders dan ik aanvankelijk in mijn brief aan de Kamer heb gemeld – nader overleg brengt soms ook nader inzicht – ervan overtuigd ben dat de overheid opdrachtgever moet zijn.

Er komt een aanpassing van de NS-concessie en van het vervoerplan. NS zal verplicht worden om actuele reisgegevens ter beschikking te stellen

aan wie dat maar wil. Dat is vanaf 2010 ook geregeld in concessies van provincies en stadsregio's. Dat zijn belangrijke voorwaarden om de multimodale reisinformatie goed van de grond te krijgen.

Voor het verkeer op de weg richten wij de NDW op, die leidt tot één loket voor verkeersgegevens, wegwerkzaamheden en omleidingen. Het Strategisch Beraad Verkeersmanagement en Verkeersinformatie geeft scenario's voor investeringsstrategieën voor verkeersinformatie. Dit was mijn inleiding.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb een kleine vraag voor de staatssecretaris.

De **voorzitter**: Ik sta twee interrupties toe in deze termijn, zodat er nog gelegenheid is tot het houden van een tweede termijn.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik hoor nu zeggen dat dit mijn tweede termijn zou zijn, maar ik wil toch mijn vraag stellen, al krijg ik uit de reacties van mijn collega's de indruk dat zij een beetje bang voor mij zijn en dat zij mij de interrupties willen ontnemen. Maar ik zal mij niet laten intimideren.

NS wordt straks verplicht actuele reisinformatie te leveren. Maar NS kan die nu ook al leveren. Het lijkt mij dan ook een goede gedachte om een dringend beroep op NS te doen om deze actuele informatie al per omgaande te gaan aanleveren, want – ik hoop dat NS meeluistert – voor wat hoort wat. Dan hoeven wij daar niet een half jaar of misschien nog langer op te wachten.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: NS zou dat inderdaad nu al kunnen doen. De statische gegevens levert NS al, maar de actuele nog niet. Ik onderschrijf en ondersteun graag het beroep op NS van mevrouw Van Gent. Ik kan haar de zekerheid geven dat NS in voorjaar 2010 verplicht is om de actuele reisgegevens aan te leveren aan wie dat maar wil. Dat is een goede basis om een echt goed reisinformatiesysteem op poten te krijgen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat een mooie stok achter de deur, maar ik zou nogmaals willen zeggen tegen NS: laat het zo ver niet komen en ga vanaf nu de actuele reisinformatie leveren. Dan hoeven wij niet meer op de wetwijziging te wachten en kunnen wij op een goede manier verder gaan met onze samenwerking. Ik vraag de staatssecretaris nogmaals of zij mijn hartstochtelijke oproep aan NS ondersteunt. Dat zou misschien helpen. Overigens vindt de rest van de Kamer het volgens mij ook een goed idee.

De **voorzitter**: Ik zou bijna zeggen: wij leiden dit deel van het stenogram door aan NS.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Bij dezen! Dank u wel, voorzitter.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Er zou niets op tegen zijn en ik zou er misschien zelfs hartstochtelijk voor willen pleiten. Ik geef de oproep van mevrouw Van Gent in elk geval door aan NS. Ik zal de urgentie die zij in haar oproep heeft gelegd en de steun die de Kamer daaraan geeft, eveneens aan NS overbrengen.

De heer **Mastwijk** (CDA): In aanvulling hierop vraag ik de staatssecretaris om deze oproep ook nadrukkelijk bij de minister te willen neerleggen. Hij heeft, zoals wij allen weten, sinds gisteren nog iets goed te maken. Laat hij richting NS de nodige zending bedrijven.

De **voorzitter**: Ik ben bang dat de minister dit nog vaak zal moeten horen. Het woord is weer aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik ben ervan overtuigd dat de minister dit zal willen doen. Ik begrijp dat zijn te late komst van gisteren wellicht ook te maken had met gebrek aan reisinformatie. Hij zal dus buitengewoon gemotiveerd zijn.

De heer **Mastwijk** (CDA): De minister zelf gaf een andere uitleg. Dat is interessant!

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De minister kon het overleg van vandaag niet bijwonen en ik spreek hier mede namens hem. Wij zullen de oproep aan NS echt met de nodige urgentie overbrengen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wil de staatssecretaris ons daar nog over berichten?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat zullen wij zeker doen. Door de heer Mastwijk en ook door anderen is gesproken over de NDOV. Eigenlijk heeft iedereen op zijn eigen manier met zijn eigen invulling gevraagd of deze zaak wel aan de vervoerders moet worden gelaten en of de overheid dat niet beter zou kunnen regelen. Na enkele gesprekken met vervoerders ben ik tot het standpunt gekomen dat de overheid, met name de ov-autoriteiten, opdrachtgever moet worden van de NDOV. Bij andere onderwerpen hebben wij wel vaker gezien dat beloftes snel worden gedaan, maar dat er heel veel tijd overheen gaat als het erop aankomt om die beloftes waar te maken. Bij dit onderwerp willen wij dat absoluut niet. Vandaar de beslissing om zelf opdrachtgever te worden. De vervoerders hebben een voorstel gemaakt en een aanbieding gedaan voor het geval zij, in opdracht van de overheid, de NDOV zouden gaan bouwen. Op drie punten van dit voorstel laat ik een second opinion uitvoeren: zijn de in rekening te brengen kosten redelijk, is de zaak juridisch goed geregeld en is de intelligence goed voor elkaar. Met dit laatste punt bedoel ik dat wordt bekeken of wel met de meest moderne technieken wordt gewerkt. Van dit voorstel maakt ook het huidige 9292 deel uit. Ik hoop dat de second opinion ertoe leidt dat wij met het voorstel in zee kunnen gaan. Als blijkt dat de kosten te hoog zijn of als de intelligence erg verouderd lijkt, dan gaan wij het aanbesteden en wordt er een tender uitgesproken. 9292 kan daar ook weer aan mee doen, maar ook andere marktpartijen kunnen dat. De Kamer wordt nog geïnformeerd over de afloop van het onderzoek, maar het belangrijkste punt is dat decentrale overheden, de ov-autoriteiten en het Rijk opdrachtgever worden van de NDOV.

Mevrouw Van Gent en ook mevrouw Roefs vinden dat het allemaal erg lang duurt. Eigenlijk ben ik dat niet helemaal met hen eens. Het afgelopen jaar zijn wij begonnen met de ontwikkeling van de NDOV. De aanpassing van het Besluit personenvervoer zal voorjaar 2010 klaar zijn, wat betekent dat de actuele data beschikbaar komen. Ik verwacht dat de NDOV begin 2011 klaar zal zijn. Vanaf dat moment terugkijkend op hoe lang de ontwikkeling van de NDOV heeft geduurd, mag je best zeggen dat er met vaart aan is gewerkt. Ik wil niet al te negatief doen, maar de NDW was, na een jarenlange voorbereiding, in juli van dit jaar klaar. Als je een mooi plan hebt, duurt het je al gauw te lang voordat het klaar is en wil je daar met vaart aan werken. Dat doen wij ook. Ik denk te kunnen zeggen dat wij in de gegeven omstandigheden echt snelheid maken als in 2011 de NDOV klaar is.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb nog een vraag over het vorige punt, toen de staatssecretaris sprak over het neerleggen van het opdrachtgeverschap bij

de overheid. Uit mijn betoog zal duidelijk zijn dat ik daar blij mee ben. De staatssecretaris zei daar echter direct achteraan dat zij het bij de ov-autoriteiten wil neerleggen. Dat zijn er negentien, twintig met onszelf erbij. In een eerdere brief heeft de staatssecretaris geschreven dat de hoeveelheid actoren een complicerende factor is bij het inwinnen van de benodigde informatie. Zij geeft daarmee zelf al aan dat een groot aantal betrokkenen een belemmering kan zijn. Ik snap dat de decentrale overheden een rol moeten spelen, maar waarom legt zij de verantwoordelijkheid niet gewoon bij één autoriteit neer?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Wanneer wij over dit onderwerp afspraken maken, is het van belang dat ov-autoriteiten, dus ook de decentrale overheden, daar goed bij betrokken zijn. De decentrale overheden hebben in hun regio veel met het openbaar vervoer te maken; zij maken de concessieafspraken en kunnen de vervoerders erop aanspreken dat zij zich daaraan houden. In veel gevallen kan het nemen van besluiten met heel veel partijen om tafel lastig zijn. Een groot aantal partijen hoeft echter geen bezwaar te zijn. Belangrijk is dat men de richting heel helder heeft en dat er geen onduidelijkheden en tegengestelde meningen zijn over hoe de zaken moeten worden aangepakt en wat er moet worden gedaan. Ik wil de decentrale overheden hier absoluut goed bij blijven betrekken.

De heer **Roemer** (SP): Het is niet mogelijk te bepalen hoe vaak en langs welke route de bussen moeten rijden zonder de decentrale overheden daarbij te betrekken, want zij kennen de omgeving. Maar nu gaat het erom dat een overheidsinstantie iedere vervoerder verplicht om actuele reisinformatie aan te leveren op de plek waar wij die willen hebben. Daar hebben wij geen decentrale overheden voor nodig, want de verantwoordelijkheid om erop toe te zien dat die verplichting wordt uitgevoerd, kun je neerleggen bij één autoriteit. Wanneer je dat bij negentien of twintig verschillende verantwoordelijken neerlegt, creëer je verschillen omdat er verschillende systemen zullen zijn. Mogelijk zullen er ook verschillen zijn bij het opleggen van straffen. Daar zullen wij straks allemaal last van hebben. Dat de staatssecretaris de decentrale overheden wil betrekken bij de buslijnen en dergelijke snap ik, maar het gaat erom dat er één verantwoordelijke autoriteit is voor de verplichte aanlevering van informatie.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik ben het niet eens met de heer Roemer. De rijksoverheid gaat de wet aanpassen, maar in de concessies hebben alle decentrale overheden al de verplichting opgenomen dat de vervoerders de actuele informatie aanleveren waar de overheid dat wil. De decentrale overheden zullen de vervoerders daarop moeten aanspreken. Als wij dat willen omzeilen, komen wij in een heel ander traject terecht, want dan moet de rijksoverheid een vervoerder aanspreken, terwijl zij daar geen directe relatie mee heeft en daar eigenlijk geen rechtsbasis voor is. Het is veel beter om de decentrale overheid dat te laten doen die via de concessie kan afdwingen dat afspraken worden nagekomen.

De heer Roemer spreekt over complexiteit vanwege het grote aantal ov-autoriteiten. Ik ben niet bang voor complexiteit, maar het kan inderdaad lastig zijn. Dan gaat het vooral om de toegankelijkheid, om de vraag hoe het hele ov-netwerk van bushaltes, tramhaltes enz. helder en toegankelijk wordt gemaakt. Er zijn 500 wegbeheerders die allemaal hun informatie moeten aanleveren. Dat is een lastige situatie waarin wij met heel veel partijen te maken hebben.

In dit geval zijn er twintig partijen. Zij zullen echter als één opdrachtgever aan het werk gaan. Er zijn geen onderlinge verschillen en de opdracht is helder. Ik denk dan ook dat wij in dit geval de wettelijke positie van de decentrale overheden dan wel de regionale ov-autoriteiten gewoon moeten respecteren, omdat wij daarmee uiteindelijk het effectiefst kunnen

werken. Ik zoek namelijk naar een effectieve manier om een vervoerder erop aan te spreken als hij niet doet wat hij moet doen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik heb goed naar de staatssecretaris geluisterd en ik heb het gevoel dat de Kamer en de staatssecretaris niet zo ver van elkaar af staan. Ik hoor haar zeggen dat de negentien ov-autoriteiten, plus die ene grote autoriteit die wij met elkaar zijn, opdrachtgever zijn. Het is van belang dat de database optimaal wordt gevuld met de informatie die wij daar graag in willen hebben. Daar moeten wij wettelijke afspraken over maken. Maar er moet ook sprake zijn van een meerwaarde. Ik heb de uitleg van de staatssecretaris als volgt begrepen. Als de database is gebouwd, zal er een autoriteit moeten zijn die zich bezighoudt met de uitvoering. Het kan niet zo zijn dat daarna bijvoorbeeld de NDOV weer een rondje langs de negentien ov-autoriteiten maakt om af te spreken hoe ze het gaan doen. Die kant moeten wij niet uitgaan, dus verder geen gezeur meer.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De heer Roemer wordt nu geïnterrupteerd door de heer Mastwijk. Uit zijn woorden blijkt dat hij mij uitstekend heeft begrepen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Dat is een pak van mijn hart!

De heer **Roemer** (SP): Volgens mij willen wij allemaal hetzelfde. Ik wil voorkomen dat wij, door de uitvoering bij te veel autoriteiten neerleggen, verschillen gaan creëren. Als er één manier is om het te doen, één manier om de informatie aan te leveren en één manier om te handhaven waarbij alleen de handhavingsverantwoordelijkheid bij de decentrale overheden wordt neergelegd, dan zeg ik daar ja tegen, want dan komen wij er een heel eind uit.

De **voorzitter**: Dit was eerder een eruptie dan een interruptie. Ik geef nu het woord aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het is inderdaad de bedoeling het te doen zoals de heer Roemer het zegt. Wij zijn het dus eens. Mevrouw Roefs heeft gevraagd of het strategisch overleg voor het ov later komt. Dat strategisch overleg is er al. De besluitvorming voor de NDOV wordt voorbereid onder regie van de Regiegroep ov-reisinformatie. In deze regiegroep hebben aanbestedende overheden en vervoerders zitting. Zo willen wij komen tot die ene manier van werken die de heer Roemer zojuist beschreef. Er wordt ook samengewerkt binnen BISON, om ervoor te zorgen dat alle gegevens compatible zijn en op elkaar aansluiten, niet alleen de gegevens van de NDOV maar ook die van de NDW.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De staatssecretaris zegt dat de vervoerders en de decentrale overheden al met elkaar spreken over de standaard, de manier waarop de gegevens moeten worden aangeleverd. Daar zouden toch ook de marktpartijen bij betrokken moeten zijn? Volgens mij gebeurt dat bij de NDW wel.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De vervoerders zijn toch de marktpartijen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Marktpartijen zijn ook partijen die van plan zijn om iets met de informatie te gaan doen. De informatie wordt op een bepaalde manier opgeslagen in de database. Het zou goed zijn als iedereen daarmee uit de voeten zou kunnen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Er zijn twee verschillende zaken. Je hebt de Regiegroep ov-reisinformatie die zich bezighoudt met de NDOV. Daarnaast houdt BISON zich bezig met technische zaken als hoe de data in de database worden opgeslagen, hoe ze compatible worden gemaakt, hoe je op een technisch goede manier met de gegevens kunt omgaan en hoe je ervoor zorgt dat iedereen er goed mee overweg kan. Daarin zijn ook TomTom en andere marktpartijen vertegenwoordigd.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): En wat doet de Regiegroep ov-reisinformatie?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Deze groep bespreekt hoe de NDOV moet worden opgezet, hoe je aan de juiste gegevens komt en hoe je dat organiseert.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb zo-even een interruptie gepleegd over het punt van de opdrachtgevers. Daarna heeft de staatssecretaris gesproken over de tijdsduur. Die loopt tot 2015. Zij denkt echter dat rond 2011 de zaak voor het grootste deel klaar zal zijn. Betekent dat ook dat wij tegen die tijd van alle bedrijven de actuele informatie krijgen? Zij denkt deze informatie van NS voorjaar 2010 al te hebben. Wat is de deadline voor andere bedrijven om de actuele informatie aan te leveren? Zijn wij daarbij niet, dankzij ons fantastische systeem, gebonden aan concessieperiodes? Of kan in 2010 worden afgedwongen dat de vervoerders de actuele reisinformatie aanleveren?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ja. De concessie van NS wordt opengebroken. In alle decentrale concessies is het jaar 2010 afgesproken. In sommige gevallen komt dat overeen met de duur van de concessie, in andere gevallen zal een concessie moeten worden opgebroken. Dat weet ik niet per concessie. In 2010 zijn alle vervoerders, NS en andere vervoerders, verplicht al hun actuele reisinformatie aan te bieden aan wie dat maar wil. Volgens de planning zal in 2011 de NDOV klaar zijn. Iedereen die daar gebruik van wil maken, zal daarop zijn eigen reisinformatie en zijn eigen reisadviezen kunnen baseren. Ik neem de tijd tot 2015. Wij willen van alles en dat is allemaal heel prachtig, maar daarvoor moeten er zaken geregeld worden. Die kunnen niet allemaal in 2011 klaar zijn. In 2015 hopen wij het ideaal te hebben bereikt, maar de basis waarop wij aan het werk kunnen gaan, zal met de NDOV in 2011 klaar zijn.

De heer **Roemer** (SP): Dat doet mij redelijk deugd. Wel schrik ik ervan als wij, bij die fantastische marktwerking in het openbaar vervoer, gaan spreken over het openbreken van contracten. Wat gaat dat wie kosten?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik hoor zojuist dat bij de decentrale overheden de verplichting al is geregeld in de concessies en dat er geen enkele concessie hoeft te worden opgebroken. Eigenlijk iedereen heeft gevraagd of de reisinformatie gratis blijft voor de reiziger. Ik garandeer samen met de decentrale overheden dat het huidige voorzieningenniveau aan reisinformatie gehandhaafd blijft. Dat betekent dat de informatie via het internet gratis is en dat je voor de informatie via de telefoon altijd telefoonkosten betaalt. Overigens betaal je natuurlijk ook voor een internetabonnement. Er zijn dus geen aanvullende kosten en het blijft zoals het nu is. Met de NDOV zorg ik ervoor dat de data tegen lage kosten beschikbaar komen, waardoor de serviceproviders gemakkelijker hun adviezen aan de reizigers kunnen aanbieden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het huidige voorzieningenniveau blijft gehandhaafd. De informatie is dus gratis, afgezien de kosten voor telefoon of internet. Straks wordt de informatie uitgebreid met de actuele reisinformatie. Ik ben ervoor dat ook die informatie gratis wordt aangeboden. Als

de vervoerders de actuele reisinformatie straks moeten aanbieden aan ieder die het maar wil, zou je kunnen zeggen dat dat een uitbreiding is waarvoor moet worden betaald. Daar zou ik mordicus tegen zijn. Ik neem aan dat de staatssecretaris bedoelt dat alle reisinformatie gratis is, inclusief de actuele reisinformatie.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ja, het is inclusief de actuele reisinformatie. De vervoerders mogen voor de actuele reisinformatie alleen de verstrekingskosten in rekening brengen. Ze mogen die informatie dus niet verkopen. In de NDOV komen alle gegevens, de statische en de actuele reisinformatie beschikbaar. 9292 blijft, zodat wij er zeker van zijn dat er op internet altijd een gratis reisadvies komt. Dat blijft in elk geval zo totdat andere marktpartijen ook gratis reisadviezen via internet gaan aanbieden. Daarmee garanderen wij het huidige voorzieningenniveau.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik begrijp dus goed dat de huidige gratis voorziening gehandhaafd blijft en dat de actuele reisinformatie die daarbij komt, ook gratis zal zijn.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De informatie van 9292 wordt uitgebreid met actuele reisinformatie. Overigens geeft 9292 informatie over het gebruik van de auto en het ov en geeft dus nu al multimodale informatie. Daarmee kom ik op de vraag van de heer Aptroot waarom de vervoersinformatie via twee aparte pijlers moet worden georganiseerd. De NDW is er nu en daarbij gaat het om de wegbeheerders. Voor het openbaar vervoer heb je met een heel andere situatie te maken, omdat je de actuele reisinformatie van de vervoerders moet krijgen en je ze moet verplichten die ook te geven. Sommige vervoerders zitten er niet om zitten te springen – het geldt niet voor alle vervoerders – om in openbaarheid te brengen hoe vaak zij van de dienstregeling afwijken of hoe vaak er vertragingen zijn. Dat heeft te maken met de goede naam van hun bedrijf. Vandaar dat een verplichting nodig is. Maar het is wel een heel andere situatie dan die op de weg. Daarom hebben wij ervoor gekozen de data onder te brengen in twee aparte pijlers, de NDW en de NDOV. Via BISON wordt ervoor gezorgd dat de verschillende informatie op elkaar aansluit. Waar het kan, komt de informatie bij elkaar. Het is het beeld van twee pijlers met een dak erop: als het klaar is, zijn de pijlers met elkaar verbonden en is het een huis waarin wordt samengewerkt. In de opstartperiode is het beter om het apart te doen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp wel dat het bij het opstarten makkelijker is om het openbaar vervoer bijeen te houden. Men wordt verplicht om de actuele reisinformatie te geven, maar op termijn zie ik het meest in één organisatie. Die mag dan bestaan uit twee groepen, maar de automatisering enz. zou wat mij betreft op één plek moeten komen, met een gezamenlijke overhead. Het zou een ramp zijn als wij straks zitten met twee gebouwen met twee verschillende organisaties en administraties.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat is absoluut niet de bedoeling. Wij zitten nu in de opstartfase, maar straks wordt het één gebouw. De marktpartijen ondersteunen dit en zien ook in dat wij het zo moeten doen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Op het moment dat de NDOV klaar is, zitten daar alle gegevens in. Iemand die daar iets uit wil halen, moet daarvoor de kostprijs betalen. Geldt dat voor zowel 9292 als de marktpartijen die iets moois met al die info willen gaan maken? Het is mij nog niet helemaal duidelijk of 9292 voor de levering van de data ook de kostprijs moet betalen. Je zou namelijk kunnen zeggen dat 9292 en TomTom allebei gebruikmaken van de database.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Iedereen mag tegen de verstrekkingkosten van de database gebruikmaken. Daarbij garanderen wij dat 9292 blijft bestaan en op internet een gratis reisadvies blijft geven. Wij moeten nog wel kijken hoe wij dit juridisch goed in het vat gieten. Wij willen het level playing field niet verstoren en het tegelijkertijd voor 9292 mogelijk maken om gratis adviezen te blijven geven. Marktpartijen die van de NDOV gebruikmaken en die op grond daarvan een reisadvies maken, kunnen daar de reiziger natuurlijk geld voor vragen. Nogmaals: de mogelijkheid om via internet een gratis reisadvies te vragen blijft bestaan. Mevrouw Van Gent heeft gevraagd wanneer er een ov-TomTom komt. De markt is druk bezig met het ontwikkelen van mobiele ov-routeplanners. NS heeft enkele maanden geleden de Reisplanner Xtra geïntroduceerd voor actuele mobiele reisplanning. Mobiel.9292.nl is al een tijdje online en 9292 heeft kort geleden een prijsvraag gehouden onder teams studenten voor het ontwikkelen van een ov-navigator. Dat zijn allemaal veelbelovende initiatieven. Er is al een whizzkid die voor €2,39 de applicatie Trein verkoopt via Apple. Meer informatie daarover kan men van de heer Mastwijk krijgen.

De heer Aptroot heeft gesproken over het probleem van reisadviezen en alternatieve routes bij calamiteiten. Ik onderschrijf dit. Op dit moment wordt door de wegbeheerders aan een netwerk van omleidingroutes gewerkt. Deze informatie zal ten behoeve van de marktpartijen worden ontsloten door de NDW. De minister zal het punt of het verplicht moet worden om van bepaalde routes gebruik te maken om rare situaties te vermijden alsook de hartstochtelijke oproep aan NS inbrengen in het Strategisch Beraad onder leiding van mevrouw Baljeu. Wij denken dat in geval van een calamiteit het gebruik van bepaalde vastgestelde omleidingsroutes verplicht moet worden.

De heer **Aptroot** (VVD): Op zichzelf moet je je zo min mogelijk mengen in wat allerlei private partijen aan adviezen geven. Het gaat ons echter niet alleen om het verplichten van bepaalde routes; wij willen dat ook het omgekeerde mogelijk is en dat een bepaalde route niet wordt geadviseerd, een soort negatieve verplichting dus, omdat die vrijgehouden moet worden voor de hulpverleningsdiensten. De overheid moet dus kunnen zeggen dat een bepaalde alternatieve route niet mag worden gebruikt, omdat politie, ambulance, brandweer enz. die hard nodig hebben. Dat moet worden geregeld. Begrijpen de staatssecretaris en ik elkaar goed?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ja, wij begrijpen elkaar goed. De heer Aptroot wil dat de overheid in geval van calamiteiten de mogelijkheid krijgt om een bepaalde route vrij te houden. Daar wordt aan gewerkt en wij zijn bezig dat te regelen. Wil je dat voor elkaar krijgen, dan zul je ook moeten aangeven welke routes wél geadviseerd mogen worden. Dat kan er één zijn, maar het kunnen er ook twee, drie of vier zijn. Ik meen dat ik hiermee alle vragen heb beantwoord. Als ik een vraag heb overgeslagen, komt die in tweede termijn ongetwijfeld weer terug.

De heer **Roemer** (SP): De staatssecretaris heeft de onderbouwing van de 52 mln. nog niet gegeven. Verder had ik nog gevraagd of voor de grotere en complexere locaties een systeem voor het tonen van reisinformatie kan worden opgezet. Volgens mij is het de moeite waard om dat te onderzoeken.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Op de tweede vraag wil ik in tweede termijn terugkomen.

Van de 52 mln. wordt 30 mln. besteed aan de aanpak van de reisinformatie en 22 mln. aan het Actieplan Groei op het spoor. De 30 mln. wordt besteed aan standaarden, data-uitwisseling en actuele informatie op panelen. De 22 mln. wordt vooral besteed aan de informatieteams die op

NS-stations aan het kijken zijn hoe de zaken geregeld zijn en hoe en waar het beter kan.

De **voorzitter**: De tweede vraag van de heer Roemer wordt in tweede termijn beantwoord. Hij krijgt dan ook de gelegenheid om daarop nog te reageren.

Ik stel een korte tweede termijn voor waarin u twee minuten spreektijd krijgt.

De heer **Mastwijk** (CDA): Soms is het een voordeel als een brief die wij in de Kamer bespreken er wat langer ligt, want dat biedt de staatssecretaris de gelegenheid om met nieuwe informatie te komen. Wat mij betreft was die nieuwe informatie aanzienlijk bruikbaar dan die welke in de brief stond. Daar heb ik in mijn eerste termijn al iets over gezegd. Ik ben bijna helemaal tevreden met de antwoorden. Ik zeg «bijna» omdat je nooit de huid moet verkopen voordat de beer is geschoten, want dan maak ik dezelfde fout als mevrouw Van Gent maakte tegenover NS. Maar daar gaan wij het nu niet over hebben.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is een vorm van uitlokking, voorzitter. Laten wij nog even afwachten hoe NS reageert op die hartstochtelijke oproep. Zullen wij het zo afspreken?

De heer **Mastwijk** (CDA): Wij hebben toch samen afgesproken dat wij de druk op NS zo hoog mogelijk zouden opvoeren? Nu geeft mevrouw Van Gent dat geheim weer prijs! De wetwijziging komend voorjaar is een onderwerp dat vandaag wat blijft zweven. Daar komen wij vanmiddag niet helemaal uit, vooral wat de juridische kant van de zaak betreft en ook het antwoord op vragen als: wie doet precies wat, wie is waar verantwoordelijk voor en wordt de NDOV straks een zelfstandig bestuursorgaan? Wij hoeven daar nog niet uit te komen, want dat kan ook in het voorjaar van 2010.

Een andere kwestie is wie precies wat gaat betalen, zoals de kosten van verstrekkingen en dat soort zaken. Het lijkt het goed dat het hele traject van wie wat betaalt duidelijk op papier staat wanneer de staatssecretaris met haar wetsvoorstel komt, zodat wij als Kamer daar een compleet overzicht van hebben op het moment dat wij de knoop moeten doorhakken.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ook ik wil graag een overzicht zien van hoe een en ander wordt betaald en of het een beetje redelijk wordt wat marktpartijen moeten gaan betalen. Daar heeft de heer Mastwijk al naar gevraagd. Verder ben ik tevreden met de antwoorden.

De **voorzitter**: Ik verzoek de heer Roemer de vraag te herhalen die hij in eerste instantie al had gesteld.

De heer **Roemer** (SP): Dat doe ik met liefde en plezier, voorzitter. «Dit uitstekende systeem van accurate en actuele reisinformatie kan ook worden ingezet op locatie. Zo kunnen er bijvoorbeeld op grote stations of belangrijke overstaplocaties borden worden geplaatst waarop de reiziger exact kan zien waar iedere bus, trein, metro of tram zich bevindt. Dat bevordert pas echt de transparantie van het openbaar vervoer op locatie, want voor veel reizigers blijft het openbaar vervoer nog steeds te complex.» Mijn vraag was of de staatssecretaris bereid is om te onderzoeken hoe wij dit systeem nog verder kunnen verbeteren, in combinatie met de actuele reisinformatie die wij binnenkort allemaal beschikbaar hebben. Dat lijkt mij voor de reiziger een groot voordeel.

De **voorzitter**: En dan wel informatie op vandalismebestendige computerschermen, zoals dat bij het toerisme ook gebeurt.

De heer **Roemer** (SP): Dan kom ik nu aan mijn tweede termijn. Ook ik wil allereerst de staatssecretaris bedanken voor haar beantwoording. Op een aantal essentiële punten zijn wij tot elkaar gekomen. Dat doet mij zeer veel deugd. Dank daarvoor, want ik denk dat wij een goede move hebben gemaakt in vergelijking tot wat aanvankelijk in de brief stond.

Over een drietal kleine puntjes heb ik nog vragen.

Hoe gaan wij controleren of de actuele informatie daadwerkelijk wordt doorgegeven? Gaan wij die gegevens ook registreren, zodat wij weten hoe de vervoerders het doen? Welke handhavingsmiddelen wil de staatssecretaris in de wet opnemen? Anders gezegd: welke stok achter de deur hebben wij als een vervoerder willens en wetens regelmatig de actuele informatie liever niet geeft en het zogenaamd even vergeten is? Gaan wij de zaken zodanig registreren dat wij ook daadwerkelijk inzicht krijgen in de prestaties van een vervoerder ten opzichte van de dienstregeling? Het zou van groot voordeel kunnen zijn om van die registratiegegevens gebruik te maken.

De staatssecretaris is kort ingegaan op de onderbouwing van de 52 mln. Ik zou haar willen vragen of zij een wat uitgebreidere schriftelijke onderbouwing op schrift wil geven voor de begrotingsbehandeling. Het ging heel snel en ik kon onvoldoende beoordelen of ik het een goede besteding van het geld vind.

Tot slot wil ik graag een bevestiging horen of ik het goed heb begrepen dat alle vervoerders in het voorjaar 2010, of op het moment dat de staatssecretaris in gedachten heeft, verplicht zijn om actuele informatie beschikbaar te stellen, ongeacht de concessies enz. Ik had een ander beeld, maar ik meen begrepen te hebben dat het zit zoals ik het zojuist heb gezegd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. De inzet van de GroenLinks-fractie bij dit debat was dat de vrij beschikbare actuele reisinformatie zo snel mogelijk en gratis en onder de huidige condities beschikbaar zou komen en dat de actuele reisinformatie van NS en de stads- en streekvervoerders daar zo snel mogelijk bij zou komen. Er zal daarover met NS worden gesproken. Dat vind ik prettig en ik weet dat ook de heer Mastwijk dat zeer op prijs stelt. De stads- en streekvervoerders zouden nu alvast een mooi gebaar kunnen maken door deze informatie alvast beschikbaar te stellen en het niet op een wetswijziging te laten aankomen. Eigenlijk zou ik graag willen dat de staatssecretaris op eenzelfde hartstochtelijke oproep doet aan deze vervoerders als de minister dat aan NS gaat doen. Graag een reactie hierop. Laten zij niet met de hakken in het zand gaan staan, want ook voor de vervoerders is voortgang belangrijk. Dit punt hoort daarbij.

Wij zijn zeer tevreden dat via 9292 de actuele reisinformatie voor de reizigers beschikbaar komt onder dezelfde condities als dat nu gebeurt. Dat vind ik een heel goede zaak.

Ik heb nog een vraag over de datum van 2015. De staatssecretaris zegt dat in 2010 de actuele reisinformatie beschikbaar zal komen en dat in 2011 de NDOV klaar zal zijn. Misschien begrijp ik het niet helemaal, maar ik vraag mij af wat wij in de jaren tot 2015 nog gaan doen. Het gaat mij er vooral om dat vanaf 2010 de actuele reisinformatie ook voor de reiziger beschikbaar is. Dat punt zou ik heel precies willen afkaarten. De techniek is aanwezig, dus het hoeft allemaal niet zo lang te duren.

De GroenLinks-fractie is redelijk tevreden. Zij verwacht een royaal gebaar van NS, anders laat NS mij een beetje voor schut staan ten opzichte van de heer Mastwijk. Dat wil NS vast niet. Ik verwacht eenzelfde royale gebaar van de stads- en streekvervoerders. Ik wil graag snel geïnformeerd worden over de uitkomsten van de gesprekken daarover.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De reisinformatie is heel erg belangrijk en wij zullen daar heel goede afspraken over moeten maken. Ik kreeg laatst een mailtje van een mijnheer die, toen hij met de tram reisde, zich

er heel erg aan stoorde dat de naam van de volgende halte in de tram heel even op het informatiescherm verscheen en dat er de rest van de tijd alleen maar reclame op was te zien. Mensen ergeren zich aan dat soort dingen. Wij moeten eigenlijk bij de vervoerder kunnen afdwingen dat de informatie goed gegeven wordt, omdat het voor de reiziger essentiële informatie is.

Op veel van mijn vragen heb ik antwoord gekregen. Volgens mij gaat het de goede kant op. Wanneer zal de second opinion klaar zijn? Ik ben heel erg benieuwd naar de juridische component, want ik heb het idee dat het een heel lastige zaak is. Misschien zit daar de essentie van het hele verhaal. Ik heb al eerder de vraag aangekaart van wie de informatie eigenlijk is. Daar zijn wij de afgelopen twee jaar aardig mee in de weer geweest. Er staat nog een vraag van mij open over de fietsplanner en de wandelroute-informatie. Die informatie is door vrijwilligers gemaakt. Hoe moeten wij daarmee omgaan? Moet deze informatie ook verplicht worden aangeboden, moet deze informatie gekocht worden of is het opeens ook «open source»-informatie?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Ik dank de Kamerleden van harte voor hun opmerkingen.

De heer Mastwijk wil graag over een aantal zaken met betrekking tot de kosten worden geïnformeerd. Hij krijgt daar graag een overzicht van op het moment dat de wetswijziging in het voorjaar van 2010 naar de Kamer komt, omdat er dan meer duidelijkheid over dat soort zaken zal zijn. Ik zeg hem en ook de heer Aptroot toe dat dat zal gebeuren.

De heer Roemer vraagt of de actuele informatie ook geregistreerd wordt en of het mogelijk wordt te bekijken of de vervoerders goed presteren. Zij zouden daar eventueel op kunnen worden aangesproken. Dit laatste is een bevoegdheid van de decentrale overheid die een concessie met een vervoerder heeft gesloten. Zij kan bekijken in hoeverre de vervoerder zich aan de in de concessie gemaakte afspraken houdt. Verder is het aan de decentrale overheden om wel of niet te gaan registreren. Dit soort informatie zal niet landelijk worden geregistreerd.

De actuele informatie zal bij iedereen bekend worden. Wie dat wil, zou de afwijkingen van de dienstregeling kunnen gaan bijhouden. Een of andere whizzkid zou dat kunnen doen, maar het wordt geen beleid van de rijksoverheid om naast de actuele informatie ook nog eens te gaan bijhouden welke vervoerder wanneer is afgeweken van de dienstregeling. Een decentrale overheid kan dat desgewenst wel gaan doen.

Wat zijn de sancties als de actuele informatie niet wordt geleverd? Ook het opleggen van sancties is aan de decentrale overheden. Ik zeg toe dat ik hierover met de decentrale overheden in gesprek zal gaan om te kijken of wij kunnen komen tot het opnemen van hetzelfde sanctiemodel in alle concessies, zodat wij er zeker van kunnen zijn dat de maximale druk op het aanleveren van de actuele reisinformatie wordt gezet.

De heer Roemer wil voor de begrotingsbehandeling graag nog op schrift een verheldering krijgen van de besteding van de 52 mln. Die zeg ik hem graag toe.

Hij heeft zijn vraag in eerste termijn over reisinformatie op informatiepanelen enz. nog eens herhaald. Ik ben daarover met de decentrale overheden in gesprek. Waar dat zinnig en nuttig is, zal op grote panelen actuele reisinformatie worden gebracht. Men kan de initiatieven daartoe volgen en er wordt hard aan gewerkt. Naast BISON is GOVI ook een heel interessante naam van een organisatie die zich daarmee bezighoudt.

De heer **Roemer** (SP): Ik begrijp dat de staatssecretaris klaar is met haar antwoord. Ik heb ook nog gevraagd om een bevestiging dat in 2010 alle vervoerders verplicht zijn de actuele reisinformatie te geven. Ik zag de staatssecretaris knikken, maar dat komt nooit in het verslag te staan.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het antwoord is «ja». De heer Roemer had het uitstekend begrepen.

De heer **Roemer** (SP): Dank voor dit antwoord. Dat komt zeker in het verslag te staan.

Tot slot nog een punt waarover ik in eerste termijn een debatje met de staatssecretaris had. Zij heeft een punt aangegeven waardoor ik ertoe kom te zeggen dat de verantwoordelijkheid zo veel mogelijk bij één autoriteit moet liggen. Ik wil voorkomen dat men bijvoorbeeld in Groningen besluit dat bij het niet doorgeven van actuele informatie een minimale straf wordt opgelegd, terwijl men daar in Zeeland – het is maar bij wijze van spreken – drie jaar gevangenisstraf voor wil geven. De rest van Nederland zal daar waarschijnlijk ergens tussenin gaan zitten. Een dergelijke mogelijke ontwikkeling moeten wij niet wensen. Natuurlijk moet de decentrale overheid handhaven en kijken of de vervoerder de verplichte gegevens allemaal levert. Volgens mij moeten er centraal afspraken worden gemaakt hoe daarmee wordt omgegaan om gigantische verschillen tussen de twintig ov-autoriteiten te voorkomen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Mijn antwoord behelste dat ik het belang van dit punt inzie. Ik ga met de decentrale overheden in gesprek om ervoor te zorgen dat men daar één lijn in trekt en dat er geen verschillen ontstaan. Er zal maximale druk moeten worden gezet om ervoor te zorgen dat de vervoerders de actuele reisinformatie verstrekken en dat het geen dode letter in de concessie blijft.

Mevrouw Van Gent is tevreden dat NS wordt opgeroepen om alvast de actuele gegevens ter beschikking te stellen. Het zou ook mooi zijn als ook de andere vervoerders niet zouden wachten op de wettelijke verplichting die nog eens bovenop de concessie komt. Ik zal ook deze oproep doorgeven en bij het komende Nationale Mobiliteitsberaad zal ik daarover met de bestuurders spreken. Ik zal hen vragen daar de vervoerders op aan te spreken. De verplichting om het te doen komt eraan, dus niet zeuren en meteen meewerken.

Mevrouw Van Gent vindt het mooi dat de NDOV al in 2011 klaar is en niet pas in 2015. Zij vraagt waartoe de ruimte tot 2015 nog dient. Als de NDOV de data beschikbaar stelt, is het aan de marktpartijen om initiatieven te nemen om het multimodale element dat wij erin willen brengen zodanig te ontwikkelen dat het overeenkomt met het ideaalbeeld dat wij voor ogen hebben. Dat is niet van vandaag op morgen klaar. Wij willen niet alleen de fiets- en wandelroutes erbij betrekken, maar ook de CO₂-uitstoot. Men kan dus met de auto gaan, maar men kan ook gaan wandelen. Wij hebben dus nog wel wat tijd nodig om die multimodale reisinformatie voor elkaar te krijgen op de manier die wij voor ogen hebben. Vandaar dat wij 2015 hebben genoemd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Graag krijg ik de bevestiging dat in 2010 de actuele reisinformatie die erbij komt, voor de reiziger via 9292 beschikbaar is.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ja, in 2010 worden deze gegevens verplicht aangeleverd en in 2011 zal de NDOV klaar zijn. Deze informatie is voor de reizigers in elk geval via 9292 bereikbaar. Dat mooie ideaalbeeld dat wij voor ogen hebben, waarbij alle informatie naast elkaar staat die een reiziger op verschillende plekken – tijdens de reis in de bus, op het station of thuis voor aanvang van de reis – kan raadplegen, hebben wij in 2011 nog niet bereikt. Daar is meer tijd voor nodig. Daarom hebben wij als eindtijd 2015 opgeschreven. Dat zal echt heel hard aanpoten zijn.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De staatssecretaris heeft gezegd dat voorjaar 2010 de aanpassing van de wet, het Besluit personenvervoer,

klaar zal zijn. Het is altijd leuk om een datum te hebben. De zomer begint altijd op mijn verjaardag, op 21 juni. Ik mag aannemen dat op die datum de zaak geregeld is voor wat betreft 9292.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het wordt verplicht en wij gaan ervan uit dat het dan voor elkaar is. Maar ik denk dat wij nog tijd nodig hebben om de NDOV goed voor elkaar te krijgen, met een database die gelijkwaardig is aan die van de NDW. Daarom hebben wij het jaar 2011 genoemd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): En voor de reizigers is het 2010.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het aanleveren van de actuele reisinformatie is verplicht in 2010. Dan kan 9292 daar gebruik van maken. Maar wanneer 9292 dat precies op de site voor elkaar heeft zodat elke reiziger van de informatie gebruik kan maken, is iets wat ik hier niet kan toezeggen. Nogmaals: de wettelijke basis is er in 2010. Alle data komen in de NDOV voor wie er gebruik van wil maken beschikbaar in 2011. Hoe de markt daarmee omgaat, zullen wij aan de markt moeten overlaten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik begrijp het. Er komt nog een aantal overleggen aan, mede op mijn verzoek, met NS en het stads- en streekvervoer. Het gaat over iets waarop reizigers echt zitten te wachten. Er worden nu voorbereidende werkzaamheden gedaan en ik zou het prettig vinden als de staatssecretaris met 9292 hierover in overleg zou treden, zodat men na de wetwijziging de zaak zo snel mogelijk kan implementeren.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Wij krijgen wel heel veel hartstochtelijke oproepen te doen. Ik zal ook dit punt opnemen met 9292, maar ik kan er geen harde toezegging over doen. Als 9292 zijn concurrentiepositie in het oog houdt, heeft het mijn oproep misschien helemaal niet nodig en zal het zelf al bedenken dat het de concurrentie een stap voor moet blijven en snel aan de slag moet gaan.

Dan kom ik aan de vragen van mevrouw Roefs. De second opinion zal er in de eerste maanden van 2010 zijn.

Hoe wij omgaan met de gegevens over de fietsplanner is een vrij ingewikkeld verhaal, omdat de Fietzersbond op haar beurt weer gegevens gebruikt die niet vrij verkrijgbaar zijn. Er zijn dus nogal wat voetangels en klemmen en op dat punt hebben wij nog wel een slag te maken. Ik stel mij voor dat het een vervolg krijgt als wij de NDOV voor elkaar hebben. In de tijd erna gaan wij ervoor zorgen dat ook de Fietzersbond daar goed bij wordt aangesloten.

Hiermee denk ik alle vragen te hebben beantwoord.

Toezeggingen

- De minister en de staatssecretaris zullen er bij NS, respectievelijk bij de regionale vervoersautoriteiten, voor pleiten dat zij zo snel mogelijk de actuele reisinformatie vrijgeven en zullen de Kamer over het resultaat daarvan berichten.
- De staatssecretaris bericht de Kamer over het resultaat van de second opinion die wordt uitgevoerd naar het voorstel van de ov-bedrijven voor de opzet van de NDOV en het vervolg dat daaraan wordt gegeven.
- De staatssecretaris zal bij de wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in het voorjaar van 2010 duidelijk op papier zetten hoe de verantwoordelijkheden belegd worden, welke bestuursvorm voor de NDOV wordt gekozen en wie er wat gaat betalen.
- De staatssecretaris doet de Kamer vóór de begrotingsbehandeling een

schriftelijke onderbouwing toekomen van de 52 mln. die is geraamd voor de acties uit het Plan Multimodale Reisinformatie.

- De staatssecretaris gaat met de decentrale overheden in gesprek over afspraken over een eenduidige sanctionering bij het niet-aanleveren van reisinformatie en bericht de Kamer over de uitkomst daarvan.