

Vergaderjaar 2013–2014

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 549

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 31 oktober 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 1 oktober 2013 overleg gevoerd met Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over **ov, taxi en ov-chipkaart**.

(De volledige agenda is opgenomen aan het einde van het verslag.)

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
P. Jansen

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Tijdink

Voorzitter: Paulus Jansen
Griffier: Opperhuizen

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Bashir, De Boer, Dik-Faber, De Graaf, Hoogland, Jansen, Klein, Van Tongeren en Van Veldhoven,

en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar Ministerie.

Aanvang 16.15 uur

De **voorzitter**: Ik open de vergadering en heet iedereen van harte welkom. Voor de eerste termijn gelden een spreektijd van zes minuten en een maximumaantal van twee interrupties.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De ov-chipkaart moest het openbaar vervoer aantrekkelijker en toegankelijker maken. Althans: zo werd het de reizigers en de Tweede Kamer voorgehouden. Nu, een jaar na de invoering van de ov-chipkaart, zien we dat vooral de vervoerders heel veel profijt hebben van de ov-chipkaart, want de reiziger heeft nog steeds te maken met onduidelijkheden over de tarieven, duurdere kaartjes, onveilige, snel stukgaande ov-chipkaarten en beperkingen voor groepen. Voorzieningen voor groepen, bijvoorbeeld blinden, worden gewoon afgeschaft.

Die onduidelijkheid komt doordat de regio's zelf hun tarieven mogen bepalen. Daardoor zijn er verschillende tarieven per regio en worden reizigers geconfronteerd met dubbel in- en uitchecken. Reizen met het openbaar vervoer komt erop neer dat een ander een greep doet in je portemonnee en dat je pas later, dus achteraf, en bovendien met heel veel moeite kunt zien hoeveel een ritje je precies heeft gekost. De SP is daarom voorstander van het herinvoeren van het sterabonnet, waarbij de omvang van het gebied moet worden afgestemd op de behoefte van de reiziger en waarbij dus niet per kilometer moet worden gerekend. Daarom is de SP positief over het feit dat de Staatssecretaris momenteel werkt aan een wetsvoorstel dat de reiziger meer transparantie en duidelijkheid moet geven over de tarieven, maar wij zijn geen voorstander van zelfregulering. Wij willen dat er landelijk vastgestelde tarieven worden opgelegd. Wij willen dus dat de Staatssecretaris komt met vastgelegde tarieven. Daarover kan de Tweede Kamer vervolgens debatteren en besluiten, waarna iedereen in het land weet waar men aan toe is. Dat geldt zowel voor de reizigers als voor de vervoerders, want de vervoerders kunnen op basis daarvan hun tarieven bepalen die zij in een concessie voorleggen aan de regio's. Kan de Staatssecretaris hierop reageren?

Bij de treintarieven ontstaat door het opknippen van het spoor een vreemde situatie. Zo kan de reiziger nog wel gebruikmaken van een langeafstandskorting, maar wordt dit bedrag gebaseerd op het starttarief van de vervoerder. Zo kan een reis van Utrecht naar Valkenburg een andere prijs krijgen dan de terugreis, omdat op de heenreis de afstandskorting wordt bepaald op basis van het tarief van de NS en op de terugreis op basis van het tarief van Veolia. Niemand snapt daar nog iets van. Vindt de Staatssecretaris dit een wenselijke situatie en kan zij dit oplossen?

Ik kom nu bij het reizen met de ov-chipkaart door blinden en slechtzienden. De SP-fractie is van mening dat de oplossing voor deze doelgroep eenvoudig is: een kaart invoeren zoals voorheen de Viziriskaart. Voor € 120 per jaar kun je dan als blinde of slechtziende reizen zonder in- en uitchecken. Afgezien van een paar euro meer opbrengst voor de vervoerders, begrijp ik totaal niet waarom er nu nodeloos ingewikkeld gedaan moet worden. Het gaat hier om een qua omvang beperkte groep.

Ik zeg tegen de Staatssecretaris dan ook heel vriendelijk: doe niet zo moeilijk en voer die Viziriskaart weer in!

Daarop aansluitend wil de SP ook graag aandacht voor de taxichauffeurs die blinden op de stoep laten staan omdat zij een blindengeleidehond bij zich hebben. Kan daar iets tegen gedaan worden?

De SP is blij met de eerste brief over de aanpak van snorders. Dat zijn mensen die zonder vergunning een taxibedrijf runnen. De SP heeft een aantal goede signalen gekregen van mensen die hebben gezien dat taxichauffeurs in Amsterdam die zonder papieren reden, aangepakt zijn. De SP-fractie geeft dus complimenten aan de inspectie, maar krijgt nog steeds veel klachten over snorders in andere gebieden van het land, met name in Limburg maar ook in andere landelijke gebieden. Kan de inspectie ook aan Limburg prioriteit geven? Ik vraag mij ook af wat de sancties zijn als iemand wordt betrapt als snorder. Zijn de sancties afdoende?

Positief is de SP over het inzetten van «klanten» vanuit de inspectie zelf, die ritjes proberen te boeken bij snorders. Kan de Staatssecretaris het resultaat daarvan meenemen in de volgende brief aan de Kamer over de aanpak van de illegale taxi's?

Tot slot de verschillen in klassen in treinen. Het is te gek voor woorden dat iemand die elke dag met de trein moet reizen om op zijn werk te komen en die de hele dag hard heeft gewerkt, zich zowel 's ochtends als 's avonds in een onverantwoord overvolle trein moet persen, terwijl er een paar meter verderop lege coupés zijn. Daarom stel ik voor om de verschillende klassen af te schaffen. Iedereen kan dan gaan zitten waar hij of zij wil. Dat betekent comfort voor iedereen en geen overvolle treinen. Dan heeft men een reden om weer eens gewoon de trein te pakken. Dit kunnen we natuurlijk niet van de ene op de andere dag invoeren, maar we kunnen wel afspreken dat alle nieuwe treinen die worden aangeschaft, bestaan uit eersteklascoupés. Kan de Staatssecretaris hierop ingaan? Uiteraard heb ik begrip voor de mensen die nu gebruikmaken van de eerste klas en die daar werken, maar die kunnen natuurlijk gebruikmaken van de stiltecoupés.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb een vraag over de praktische uitwerking van het voorstel van de heer Bashir om het onderscheid tussen de eerste en de tweede klas te laten vervallen. Ook in de eerste klas staan weleens mensen. Volgens mij speelt het probleem dus in beide klassen. Als er in de eerste klas wel plek is, mogen mensen daar gewoon gaan zitten. Dat is eigenlijk de staande praktijk. Hoe ziet de heer Bashir de uitwerking hiervan? Gaan we toe naar alleen maar eersteklascoupés en moeten de treinen worden verbouwd? Welke prijs gaan wij daarvoor betalen? Als de heer Bashir de prijs gelijk wil trekken en vindt dat we allemaal de tweedeklasprijs voor het treinkaartje moeten gaan betalen, wie betaalt dan het verschil dat nu betaald wordt door de eersteklasreiziger?

De heer **Bashir** (SP): Wij horen enorm veel klachten van mensen die de trein nu laten staan en de auto nemen, omdat de treinen overvol zitten. Mevrouw De Boer heeft helemaal gelijk: dat is niet altijd zo. Vaak zijn er echter wel stoelen waar niemand op zit. We hebben weleens met de Staatssecretaris gesproken over de mogelijkheid dat mensen die een tweedeklaskaartje hebben, in de eerste klas gaan zitten als de trein vol is, maar dat mag niet altijd; ook daar krijgen we berichten over. Als de trein eindelijk weer genoeg stoelen heeft en het comfort heeft van de eerste klas, maar dan voor iedereen en voor een betaalbare prijs, ga ik ervan uit dat de mensen die nu allemaal bij mij klagen – dat zijn er niet een paar; dat zijn echt heel veel mensen – de trein weer gaan nemen. Dat levert extra opbrengsten op die we goed kunnen gebruiken voor het openbaar vervoer.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Is het probleem dat de treinen overvol zijn? Als we nou regelen dat je gewoon in de eerste klas mag gaan zitten als de tweede klas vol is, is het probleem in de praktijk al opgelost of misschien moet dit nog beter worden opgelost. De heer Bashir zegt ook dat er dan sprake zou zijn van meer opbrengsten, maar volgens mij ga je dan terug naar het prijskaartje voor de tweede klas. Of wil de heer Bashir dat iedereen een eersteklaskaartje betaalt? Anders zie ik niet in waar die meeropbrengsten vandaan komen.

De heer **Bashir** (SP): De SP-fractie is voor betaalbaar openbaar vervoer. Het zou dus heel raar zijn als wij de tarieven van de eerste klas voor iedereen zouden willen laten gelden. Wij zijn voor goed betaalbare treinkaartjes. De SP-fractie vindt ook dat publieke dienstvoorzieningen voor iedereen van afdoende kwaliteit moeten zijn, ongeacht de dikte van je portemonnee. Nu heb je een zitplek als je wat meer betaalt voor de trein, terwijl je moet staan als je wat minder kunt betalen. Dat vinden wij geen goede zaak. Wij willen dat de trein voor iedereen het comfort heeft van de eerste klas en dat dat ook betaalbaar is.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik ga even door op hetzelfde thema. Vindt mijn collega van de SP dat je bijvoorbeeld voor de Thalys en de Eurostar precies hetzelfde zou moeten betalen als voor een gewone Nederlandse trein? Die treinen zijn op die trajecten immers ook een stuk duurder dan een gewone Nederlandse trein.

De heer **Bashir** (SP): Wij hebben ons heel hard ingezet voor de terugkomst van de Beneluxtrein. We zijn heel blij met de terugkomst van die trein. Er komt nog een debat daarover. In dat debat zal ik terugkomen op deze vraag over de tarieven van de Thalys. Toen de hsl werd aangelegd, zeiden we al dat het een «bontjassentrein» zou worden, alleen voor mensen die heel veel geld hebben en die die trein zouden kunnen betalen. Ik ben bang dat dit straks werkelijkheid gaat worden, maar daar kom ik op terug in het debat over het alternatief voor de Fyra.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Mijn partij is natuurlijk altijd tegen bontjassen, of die nou in de eerste klas of in de tweede klas worden gedragen. Je kunt kiezen voor een gedifferentieerd systeem waarbij je voor gebruik betaalt. Dat doen we ook bij de wegebelasting: als je per se in een hummer wilt rijden, is dat een stukje duurder dan met een Smart. Wil de SP dat principe, betalen naar gebruik? Daar is mijn partij voor. Of wil de heer Bashir dat iedereen hetzelfde bedrag betaalt, ongeacht of je lekker comfortabel in de Thalys zit of moet staan in een stoptrein?

De heer **Bashir** (SP): Wij willen gewoon een goede dienstverlening. Wij willen dat het openbaar vervoer een alternatief is voor de auto. Wanneer is dat het geval? Als je in de trein echt goed comfort hebt voor een betaalbare prijs. Dat is op dit moment niet het geval.

De **voorzitter**: Daarmee is de heer Bashir aan het eind van zijn inbreng gekomen. Ik houd er niet van om de spelregels tijdens de rit te veranderen, maar door het toegenomen aantal deelnemers, beperk ik het aantal interrupties in de eerste termijn tot één. Anders komen we in problemen, ook omdat we twintig minuten te laat zijn begonnen. Ik vind het jammer, maar het is niet anders.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ik zie in het publiek minstens voor de tweede keer veel frequente treinreizigers voor wie het op dit moment ongelooflijk ingewikkeld is om met de trein te reizen. Wij hebben met meerdere woordvoerders de Staatssecretaris herhaaldelijk hierop bevestigd. Wij krijgen dan antwoorden in de zin van: er komen

gesprekken en we gaan proberen om iets te doen voor blinden, slechtzienden en andere mensen met een hulphond. Het schiet echter niet op. Ik dring er daarom bij de Staatssecretaris op aan om een systeem in te voeren dat werkt voor deze beperkte groep reizigers, die echt op dit vervoer is aangewezen; het maakt mij niet uit of het daarbij gaat om Viziris of om een ander systeem. En ga dan intussen alle gesprekken voeren om uit te zoeken hoe dit in de toekomst kan worden geregeld. Het geld kan niet het punt zijn, want het gaat niet om een heel grote groep. Die groep is echter wel bijzonder afhankelijk van het openbaar vervoer. We hebben deze punten eerder gemaakt, maar ik zou nu echt actie van de Staatssecretaris willen zien.

Hetzelfde geldt, zoals mijn collega van de SP al zei, voor hulphonden en geleidehonden in taxi's. Ik krijg nog steeds berichten dat dat niet soepel loopt en dat er op dat punt echt problemen zijn. Ik heb begrepen dat de Staatssecretaris de gemeenten ertoe heeft aangespoord om hier iets aan te doen en om aanvullende eisen te stellen. Is er nog meer actie en is er ook meer terugkoppeling? Desnoods zou er een zwarte lijst moeten komen van gemeenten die dit niet op orde hebben, zodat er veel meer druk komt om ervoor te zorgen dat de mensen die op dit vervoer aangewezen zijn, echt kunnen participeren in deze maatschappij. Ik las vanochtend met vreugde in de Volkskrant dat een oud-ambtenaar is teruggekomen van zijn ambities voor marktwerking. In dit geval ging het om de elektriciteitssector, maar ik hoop dat de ambtenaren en de bewindspersonen die over vervoer gaan, die beweging goed gadeslaan. We zijn een tijd nogal doorgeslagen op het punt van de marktwerking en we komen daarvan terug. Ik zie ook dat deze Staatssecretaris op dat punt wel zaken oppakt. De komende wetswijziging om concessieoverstijgende en landelijke kwesties op te lossen, is een stap in de goede richting, want daarmee heeft de Staatssecretaris weer de regie en stappen we af van de illusie dat het vanzelf goed komt als je alles overlaat aan de markt. Ik zou van de Staatssecretaris willen weten of zij die mogelijkheid tot meer regie heeft en wat dan in haar top 3- of top 5-lijstje staat van punten die zij echt snel en strak wil regelen. Ik heb daarvoor een paar suggesties: het eenvoudig in- en uitchecken, ook als je langere afstanden rijdt, en een eenvoudig abonnement, zodat je niet drie abonnementen hoeft te hebben omdat je eerst met de bus moet, dan een stukje met de trein en dan nog een stukje met de metro. Het rapport van de commissie-Meijdam van 29 april 2013 is relatief positief over het enkelvoudig in- en uitchecken. De conclusie in dat rapport is dat dit technisch mogelijk is en niet tot hogere tarieven voor de reizigers leidt. Deelt de Staatssecretaris die mening en komt dit hoog op haar actielijst?

Ik kwam van de heer Hoogland een tweet tegen die mij deugd deed. Ik lees de tweet voor: «Lekker verdienen, geld moet terug naar reizigers. «Niet uitchecken levert 30 miljoen per jaar op».» Daarna stond er een link naar nu.nl. Dat artikel op nu.nl ging over de hoeveelheid geld die door verkeerd in- en uitchecken terecht komt bij de reisorganisaties en niet bij de reiziger. Het toeval wil dat GroenLinks op dit punt een motie heeft ingediend die destijds niet is gesteund door de PvdA. Ik ga ervan uit dat dit in een volgende ronde wel gebeurt. Ook een ander voorstel waarin de heer Hoogland zich kan vinden, zou ik van harte willen ondersteunen. Het is immers te raar voor woorden dat het geld in de zakken van de vervoersorganisatie verdwijnt als je als reiziger een fout maakt, een transactie niet helemaal afmaakt of geen tijd hebt om al die formulieren in te vullen voor € 1,75. Ook dit punt is herhaaldelijk aan de orde geweest, maar ik zie nu dat er zich met de heer Hoogland langzaam een Kamermeerderheid aftekent om daar echt iets aan te doen.

Volgens mij ben ik bijna door mijn spreektijd heen. Ik ben ook bijna door mijn onderwerpen heen.

De **voorzitter**: U hebt nog ruim een minuut.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Oké. Ik heb een hele lijst punten en ik dacht dat ik niet veel verder zou komen. Ik wil graag iets meer van de Staatssecretaris horen over hoe de permanente structuur, het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad, vorm krijgt. Is dat een praatclub of kunnen we daar echte besluiten van verwachten?

Hoe zit het met de tariefvisie? Nederland telt vijf tarieven bij vijf verschillende treinvervoerders. GroenLinks is bij het gewone treinvervoer voor een uniform tarief, zodat een afstand in Overijssel een soortgelijke prijs heeft als dezelfde afstand in de Randstad, in Limburg of in Friesland. GroenLinks vindt wel dat, als er echt veel meer geboden wordt – bijvoorbeeld een supersnelle trein of een goede werkcoupé – daar een ander tarief aan mag hangen, zodat reizigers een keuze hebben. Ik weet niet of dat nou in een eersteklas- of in een tweedeklasindeling moet. Ik ondersteun van harte een idee van D66 dat ik in de media voorbij zag komen, namelijk de mogelijkheid om ter plekke, in de trein, een upgradekaartje aan te schaffen. Als je met collega's reist die wel een ov-jaarkaart hebben voor de eersteklas, kun je dan dus bij hen gaan zitten.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Vroeger ging bellen via een telefoniste in een telefooncentrale. De ov-chipkaart werkt eigenlijk net zo. Als je wilt overstappen van de ene op de andere trein, moet je in veel gevallen eerst naar een in- en uitcheckpaal. Je moet daarbij ook nog goed opletten of je de goede paal gebruikt. Op sommige stations staan namelijk drie paaltjes van maar liefst drie vervoerders naast elkaar. Als je de verkeerde paal kiest, krijg je een boete. Vervoerders schuiven de gewenste oplossing, het enkelvoudig in- en uitchecken, opnieuw op de lange baan. Zij gaan eerst bekijken of een los treinkaartje met een chip een oplossing is, maar dan moet de reiziger dus toch langs de kaartjesautomaat. De belangen van de bedrijven staan dus centraal. Niet ter zake doende technische argumenten worden misbruikt, terwijl de ChristenUnie de reiziger weer voorop wil stellen. De ChristenUnie roept de Staatssecretaris er daarom toe op om de onwil en de vertragingstactieken van de vervoerders te doorbreken en zelf de bijl te pakken om de paaltjes om te hakken. De ov-chipkaart moet eindelijk een echte gemakkaart worden. Omdat vervoerders niet goed samenwerken, zijn ook de tarieven vaak oneerlijk en niet transparant. Bijna overal in Nederland betaal je op het spoor voor de kortste route, ook als een andere route sneller is of minder overstappen telt. Dat is simpel en duidelijk, maar reizigers in Zuid- en Oost-Nederland betalen straks de hoofdprijs, omdat de kortste route van Veolia is en de snelste route van de NS. De Staatssecretaris zal zeggen dat dit regionale tariefvrijheid is, maar dit soort effecten is niet uit te leggen aan de reiziger en jaagt de ov-reizigers de auto in. Natuurlijk biedt de ov-chipkaart ook heel veel mogelijkheden en kansen, maar de wijze waarop het overstappen is geregeld en waarop de abonnementen en tarieven worden bepaald, is niet meegegroeid met de tijd. Hiermee zitten de kaart en de organisatie nog steeds in het tijdperk van de telefonistes. De telefoniemarkt is wel met zijn tijd meegegaan. Met een telefoontje van Vodafone kan ik met iedereen bellen. Het maakt daarbij niet uit of degene die ik bel, bij KPN, bij T-Mobile of bij Vodafone zit. Dat heet «roaming». Ik merk daar als beller niets van. Ik zie onderweg geen in- en uitcheckpaaltjes. De telecomproviders regelen alles onderling door bij elkaar capaciteit in te kopen. De Autoriteit Consument & Markt houdt hier toezicht op. Ik betaal altijd hetzelfde tarief en kan handige belbundels aanschaffen. Als mijn simkaart kapot is, kan ik terecht bij mijn eigen provider. Die regelt snel een oplossing, want anders stap ik natuurlijk snel over naar een andere aanbieder. Vergelijk dat eens met de «geld terug bij vertraging»-regeling, die nog steeds per vervoerder is georganiseerd, en met het lange wachten op een vervangende ov-chipkaart. Het ov moet dezelfde ontwikkeling doormaken als de mobiele telefoon. De Staatssecretaris moet dit afdwingen door de juiste voorwaarden te

scheppen. Maak mogelijk dat je met een Veolia-abonnement kunt reizen bij de NS en andersom; zorg er dus voor dat er één vervoerproduct is voor een reis van A naar B en dat je slechts één keer hoeft in en uit te checken per reis op het spoor. De partij waarvan jij de ov-chipkaart hebt, moet dan regelen dat elke vervoerder zijn deel krijgt. Dan ligt het probleem bij de vervoerders en niet meer bij de reizigers. De Staatssecretaris lijkt in een notitie over de nieuwe ov-chipkaart die kant op te denken, want aanbieders van ov-chipkaartbetaaldiensten zouden meer klantvriendelijke oplossingen moeten bieden. Dat klinkt goed, maar mogen die aanbieders dan ook eigen vervoerproducten aanbieden? De ChristenUnie vraagt een duidelijke deadline voor de opening van de ov-chipkaartbetaalmarkt. Wat ons betreft, moet die binnen twee tot drie jaar realiseerbaar zijn. Dan wordt het mogelijk dat bijvoorbeeld de ANWB grootschalig ov-kilometers inkoop bij de vervoerders en vervolgens consumenten eigen slimme abonnementen aanbiedt. Dan komen er eindelijk abonnementen met kilometerbundels die geldig zijn in het hele ov, zowel in de trein als in de tram en de bus. Ook reizen op rekening wordt dan mogelijk voor iedereen. Dat is gelijk een goede oplossing voor blinden en slechtzienden. Een coulanceregeling voor verkeerd in- en uitchecken kan dan voor die doelgroep geregeld worden in de backoffice.

In ons buurland Duitsland kun je al inchecken met je mobiel en heb je geen dure kaart van € 7,50 nodig waarmee je nog geen kilometer kunt reizen. In Nederland moet er eerst jaren worden vergaderd over dit soort innovaties. De opening van de betaalmarkt voor de ov-chipkaart maakt ook mogelijk dat vervoerders geprikkeld worden tot dit soort innovaties. Het systeem van tariefenheden discrimineert reizigers op sommige spoortrajecten. Waarom kan op de Hanzelijn niet wat in Brabant wel kan, namelijk de kortste route maatgevend laten zijn voor het tarief? Ik kan niet anders concluderen dan dat de Staatssecretaris in haar brief met de rekensommen met twee maten meet. Reizigers op de Hanzelijn betalen op jaarbasis ongeveer € 400 meer dan reizigers op andere trajecten die ongeveer net zo lang zijn. De ChristenUnie wil dat het tarief op het spoor altijd volgens de kortste route wordt berekend, zonder kunstmatige trucjes van tariefenheden die reizigers op sommige trajecten benadelen. Ik heb hierover een aangehouden motie liggen en ik overweeg om die alsnog in stemming te brengen.

Ik heb schriftelijke vragen gesteld over de nationale database van ov-gegevens. Vervoerders geven nu alleen tariefinformatie over saldo-vrij reizen. De ChristenUnie wil dat de vervoerders alle tariefinformatie openbaar maken, zodat handige apps kunnen worden gemaakt die voor de reizigers inzichtelijk maken wat het beste product is. De Staatssecretaris heeft die ambitie ook en de ChristenUnie vraagt een deadline. De Staatssecretaris vindt dat de database alleen geschikt is voor reisinformatie en niet voor managementinformatie over de prestaties van het openbaar vervoer, want die informatie zou iets zijn tussen de concessieverlener en de concessiehouder. Het gaat echter om de reizigers: ook zij hebben recht op die informatie, die bijvoorbeeld nuttig is voor de inspraak van de reizigersorganisaties. Ook voor de Kamer is die informatie uiteraard handig.

De **voorzitter**: Wilt u afronden?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ja, dat wil ik.

Waarom zou de Staatssecretaris de prestaties van de ov-bedrijven geheim willen houden? Maak er open data van. We overwegen om op dit punt een motie in te dienen.

Omdat ik door mijn spreektijd heen ben, sluit ik mij aan bij de woorden van de SP en GroenLinks over de toegankelijkheid van taxi's voor mensen met een geleidehond.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. De ov-chipkaart staat aan het begin van haar ontwikkeling, maar vooralsnog is het niet een voor de reiziger handig en gemakkelijk product. Het is dus zaak om daar alsnog een sprong voorwaarts in te maken. Vandaar het voorstel dat wij vandaag samen met de ChristenUnie hebben ingediend. De Staatssecretaris biedt in haar brief de mogelijkheid om een voorstel te doen voor het opengooien van de ov-chipkaartbetaalmarkt, zodat meerdere aanbieders, vervoerders en niet-vervoerders ov-producten kunnen aanbieden aan reizigers. Dit leidt er onder meer toe dat de reiziger net als bij de mobiele telefonie kan kiezen voor één ov-provider die alles tegelijk regelt, zoals de ov-chipkaart, de teruggave van geld bij vertraging enzovoorts; mijn collega heeft dat zojuist al uitgelegd. De reiziger moet centraal staan; de ov-bedrijven moeten niet centraal staan. Ik hecht er zeer aan dat het systeem met name voor groepen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer – gehandicapten, ouderen, slechtzienden – gebruiksvriendelijker wordt. Voor iedere doelgroep kun je bijvoorbeeld ook een pakket op maat bedenken. Een oudere kan bijvoorbeeld op andere tijden reizen en maakt wellicht minder kilometers dan iemand die werkt. Ik denk ook aan het product voor blinden en slechtzienden: keer op keer wordt ons op dat punt beterschap beloofd. Het is toch idioot dat de Voyager 1 na 30 jaar ons zonnestelsel heeft verlaten en dat wij in al die jaren nog niet eens in staat zijn om een goed product te bedenken voor blinden en slechtzienden? De ov-chipkaart is een middel voor de reiziger en geen doel voor de vervoerder. Diverse overleggen hebben te vaak te weinig opgeleverd. Op basis van de NS-Business Card en het onderliggende concept van reizen op rekening is de ideale oplossing te bouwen waarmee blinden en slechtzienden goed uit de voeten kunnen met het gehele ov. Ik zou alle betrokkenen dan ook willen vragen om hier als de donder werk van te maken. Met het systeem van providers zoals wij net hebben voorgesteld, zou dat inderdaad geen probleem meer hoeven te zijn.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik steun de door de ChristenUnie en de VVD genoemde visie om het systeem van de ov-chipkaart fundamenteel te herzien. Vindt de VVD dat de Staatssecretaris op de goede weg is? We hebben allerlei notities, position papers en hoofdlijnennotities toegestuurd gekregen. Vindt de VVD dat haar standpunt, dat ik steun, daarin voldoende terugkomt? Of vindt de VVD met mij dat het allemaal meer van hetzelfde is en dat we steeds dieper in het moeras terechtkomen?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Volgens mij was ik niet onduidelijk. Ik vind gewoon dat dit veel te lang duurt. Zeker met de huidige voortschrijding van de techniek duurt het veel te lang voordat er een acceptabel alternatief ligt voor blinden en slechtzienden. Dan heb ik het over betalen achteraf, over reizen op rekening. Ik roep de betrokkenen er dus toe op – er zitten nogal wat betrokkenen met elkaar aan tafel – om zo'n alternatief als de donder in te voeren.

De heer **De Rouwe** (CDA): Er wordt nu gefocust op één onderdeel, maar de ov-chipkaart is voor ontzettend veel mensen in Nederland op zeer verschillende manieren onhandig. Daarover praten wij hier al jaren en steeds lopen we weer tegen een probleem met de ov-chipkaarten aan. Ik dacht dat de VVD vindt dat dit in de breedte, dus fundamenteel, anders aangepakt moet worden. Mijn vraag is en blijft: vindt de VVD dat de Staatssecretaris op de goede weg is? Of vindt de VVD dat het alleen te lang duurt en steunt zij wel de vandaag voorliggende visie? Ik zou graag willen dat de VVD op dat punt klare wijn schenkt.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Wij zetten al een aantal stappen. De ov-chipkaart staat nog aan het begin van haar ontwikkeling. Het is ook een

goed product, maar het kan nog veel beter. Daarvoor moet je echter ook de hele systematiek erachter veranderen. Daarbij noemde ik de NS Business Card als voorbeeld. Er kan best geregeld worden dat daarmee gereisd wordt op rekening en dat je niet vooruit hoeft te betalen. Er valt dus echt nog veel meer winst te behalen. Er zitten heel veel betrokken partijen aan tafel, bijvoorbeeld TLS. Ik vind dat wij met elkaar die partijen ertoe moeten oproepen om werk te maken van het doorontwikkelen van de ov-chipkaart, zodat we een veel beter maar ook reizigersvriendelijker product krijgen. De Staatssecretaris is systeemverantwoordelijke. Daarom hebben wij vandaag dit debat; anders hadden wij hier vandaag niet met elkaar en met de Staatssecretaris hoeven te zitten. Zij moet daarbij het voortouw nemen en moet ervoor zorgen dat zij straks als eindverantwoordelijke een doorslaggevende stem krijgt in het gehele ov-beraad. Daar kan de Staatssecretaris als systeemverantwoordelijke ingrijpen.

De **voorzitter**: De antwoorden mogen wel iets korter, temeer omdat er nog meer vragen zijn.

De heer **De Graaf** (PVV): Als de VVD deze problemen nu ineens zo urgent vindt, waarom zijn hierover dan geen afspraken gemaakt in het regeerakkoord? Of was er op dit punt ook toen al geen vertrouwen?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Gelukkig hebben wij ook nog wat dingen buiten het regeerakkoord gehouden, zodat we hier met elkaar misschien tot andere meerderheden kunnen komen. Ik wacht ook uw inbreng met belangstelling af.

De heer **De Graaf** (PVV): Die kunt u inderdaad met belangstelling afwachten, want wij zien inderdaad een aantal zeer positieve punten in wat de ChristenUnie en de VVD naar voren hebben gebracht. Daar zijn echter dus geen afspraken over gemaakt. Oké, dat is dus op de lange termijn geschoven. De heer De Rouwe vroeg u zojuist om klare wijn te schenken met betrekking tot uw rol en de rol van de Staatssecretaris, maar ik heb nog steeds geen helder antwoord gehoord. Hebt u genoeg vertrouwen in de Staatssecretaris om ervan uit te gaan dat het goed komt met de onderliggende, nu voorliggende stukken?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Het zou wel heel curieus zijn als wij vandaag een nieuw voorstel doen en vervolgens zeggen dat wij er geen vertrouwen in hebben dat de Staatssecretaris dit op zou kunnen pakken. Dat zou een beetje raar zijn. We doen vandaag een nieuw voorstel. Er zitten partijen met elkaar aan tafel, in een bv. Hier in dit debat roep ik de fracties ertoe op om zich achter ons voorstel te scharen en om met elkaar de Staatssecretaris te verzoeken of zij dit in goede banen wil leiden, maar ik roep vooral de partijen die met elkaar aan tafel zitten – bijvoorbeeld TLS maar ook de andere vervoerders – ertoe op om met elkaar tot een ommekeer en tot een beter product voor de reiziger te komen. Volgens mij heb ik dat zojuist goed verwoord.

De heer **Bashir** (SP): Ik ben het helemaal met mevrouw De Boer eens dat er weinig gebeurt, dat de innovatie achterloopt en dat iedereen zit te praten met elkaar. Als wij het voorstel van de VVD volgen, blijft men echter praten en gebeurt er helemaal niets. Waarom grijpen we niet gewoon in door de chipkaart weg te halen van die overlegtafel en bij de Staatssecretaris neer te leggen, zodat zij eindelijk eens kan sturen?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Omdat de Tweede Kamer en de Staatssecretaris niet alleen tot een beter product kunnen komen. Dat wil ik met name overlaten aan de markt en aan de marktpartijen die hiermee bezig zijn,

maar ik roep hen er wel toe op om met een beter product te komen. Ik ben eerlijk gezegd blij dat de heer Bashir blij is met ons voorstel.

De heer **Bashir** (SP): Ik had het niet over het voorstel, maar over de kritiek van mevrouw De Boer. Zij heeft kritiek, maar doet vervolgens niets om de problemen op te lossen. Zo kun je natuurlijk ook politiek bedrijven. Er is hevige kritiek, maar vervolgens wordt er niets gedaan, zodat je de volgende keer weer kritiek kunt hebben. Zo blijf je natuurlijk bezig. Wanneer kunnen wij echt resultaten verwachten? Mevrouw De Boer zegt dat de markt dit moet doen, maar die doet dit ook niet, want anders was de ruimtesonde inmiddels niet ons zonnestelsel uitgegaan en hadden we de problemen met de ov-chipkaart eindelijk opgelost.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Deze vraag van de heer Bashir verbaast mij, want volgens mij doet de VVD samen met de ChristenUnie vandaag een voorstel om tot een ommekeer te komen en om te bekijken of er een markt is voor providers van de ov-chipkaart. Dat is een geheel nieuwe benadering van de ov-chipkaart, die in ontwikkeling is. Het is een goed product, maar het kan nog stukken beter. Dat voorstel leg ik hier vandaag voor. Ik hoor geen constructieve voorstellen van de SP, behalve het opheffen van het verschil tussen de eerste klas en de tweede klas. Daarmee zouden de vervoerders alleen maar minder inkomsten krijgen en zou het openbaar vervoer alleen maar achteruitkachelen. Misschien is de heer Bashir dus bereid om serieus naar ons voorstel te kijken.

De **voorzitter**: Daarmee zijn wij gekomen aan het einde van de eerste termijn van mevrouw De Boer. O, niet?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter, ik ben nog niet eens op de helft.

De **voorzitter**: Ja, u hebt nog de helft van uw spreektijd. Excuus.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Gelukkig!

Ik ga nu in op het nationaal openbaar vervoer. De Staatssecretaris krijgt doorzettingsmacht als de partners er niet uit komen. Die doorzettingsmacht kan soms heel ver gaan, gaat veel verder dan het terrein van de ov-chipkaart en strekt zich dus ook uit tot concessieoverstijgende onderwerpen. Wat heeft de Staatssecretaris daarbij voor ogen? De vorige spreekster had het al even over de tarieven. Op de Hanzelijn, het kortste traject, betaal je inderdaad voor het langste traject: van Zwolle via Amersfoort en Utrecht naar Amsterdam. Dat is heel curieus en staat haaks op het tot nu toe gevoerde beleid. Is dit een afwijking van dat beleid? Is dit conform de afspraken die wij hebben gemaakt in de concessie?

Bij een jaarabonnement tussen Rotterdam en Den Haag maak je gebruik van drie vervoerders. In voorgaande jaren betaalde de reiziger ongeveer € 1.800, maar dat is 33% duurder geworden en is nu ongeveer € 2.400 of € 2.500. Dat is een exorbitante prijsstijging in een jaar tijd. Dat is een klap in het gezicht van de reiziger, want je kunt als vervoerder ook kiezen voor transparantie, communicatie en een geleidelijke tariefverhoging. Kan de NS dit zomaar doen? Is het conform de afspraken in de concessie – daar hebben wij immers mee te maken – dat er zulke enorme prijsstijgingen mogen worden doorgevoerd?

Via NS Hispeed kom je uit op hogere ticketprijzen dan bij een boeking bij de NMBS in België. Hoe kan dat in vredesnaam mogelijk zijn?

Met betrekking tot de bundeling van het doelgroepenvervoer haal ik de motie-Venrooy aan waarin bij het Ministerie van OCW om die bundeling werd verzocht. Er zijn inmiddels al diverse lokale initiatieven op dit gebied, bijvoorbeeld met het combineren van leerlingenvervoer en gehandicaptenvervoer, taxivervoer, busvervoer en openbaar vervoer. In

een aantal gemeenten wordt dit al met succes toegepast, bijvoorbeeld in Zeeland. Ook in de gemeente Hollands Kroon, in Noord-Holland, is er een uitstekend functionerend initiatief, zij het dat men daar aanloopt tegen het feit dat men een dag van tevoren moet reserveren. Als je dan de volgende dag inderdaad gebruikmaakt van dat vervoer en als je dan een extra reiziger wilt meenemen, kan dat volgens de Wet personenvervoer niet. Dat is heel curieus. Zou de Staatssecretaris dat willen uitzoeken?

Met betrekking tot de taxi's zal de inzet van de VVD-fractie er de komende jaren op gericht zijn dat de taxi weer een volwaardig onderdeel wordt van het openbaar vervoer, een normale aanvulling op trein, bus of auto, met een goede service en realistische en inzichtelijke ritprijzen. Naar aanleiding van de motie-Bashir/Elias van november jl., waarin werd opgeroepen tot een verbeterde aanpak van illegale straattaxi's, de zogenaamde snorders, heeft de Staatssecretaris ons geschreven dat zij extra inzet op handhaving. Er zijn positieve en kostenefficiënte resultaten bereikt, met name door de inzet van mysteryguests. Ik ben dan ook voorstander van uitbreiding van de inzet van deze mysteryguests. Kan de Staatssecretaris die uitbreiding toezeggen en kan zij ook de bijzondere opsporingsambtenaren in bepaalde gemeenten bepaalde bevoegdheden geven om de snorders aan te pakken? Dat zou de handhaving, bijvoorbeeld op populaire uitgaanslocaties, mogelijk aanzienlijk vergemakkelijken.

Blindengeleidehonden worden in sommige gemeenten geweigerd in een taxi. Dat is echt onacceptabel gedrag ten opzichte van een toch al kwetsbare groep die compleet afhankelijk is van het openbaar vervoer. Nu moet je per gemeente regelen dat je blindengeleidehonden kunt toelaten in een taxi. Kunnen we dat landelijk regelen of ziet de Staatssecretaris andere mogelijkheden om dit beter te regelen voor deze groep mensen? Er wordt al enige jaren gesproken over het verplicht stellen van de boordcomputer voor taxi's. Die verplichting wordt ingevoerd op 1 juli 2014. Kan die datum gehaald worden?

De heer **Klein** (50PLUS): Voorzitter. We hebben de achtste voortgangsbrief over TLS en de ov-chipkaart ontvangen. Er is een aanvalsplan dat erop is gericht om de reiziger beter te accommoderen bij het betalen van de reis, maar het wordt nu eigenlijk een compleet aanvalsplan op de ov-chipkaart zelf. Daar sluit ik mij graag bij aan, want juist ook bij gepensioneerden en 50-plussers is er een groot probleem bij het gebruik van de ov-chipkaart, omdat die op een heleboel punten heel onhandig is. Het product is ontwikkeld rond 2000. We zitten nu al een aantal jaren verder. De technologische mogelijkheden zijn veranderd. Wellicht zijn er nu veel meer mogelijkheden, ook op het punt van open betaalsystemen, om een veel beter betaalsysteem te realiseren voor de ov-sector. Wellicht zul je de huidige ov-chipkaart dus moeten vervangen door iets wat revolutionair anders is, zodat je niet, zoals in de huidige situatie, een hele berg van die kaartjes in je portemonnee moet hebben maar de kaartjes veel beter kunt combineren. Daarnaast wordt het dan veel gemakkelijker om snel je kaartje te kopen, zeker voor de incidentele reiziger. De door de VVD en de ChristenUnie voorgestelde uitwerking is een mogelijkheid, maar wellicht zijn er nog veel meer andere mogelijkheden. Het lijkt mij verstandig om daarop te focussen, zodat je straks niet weer met een ander verouderd systeem zit. Er moet immers een echt toekomstbestendig betaalsysteem voor het ov worden gerealiseerd. Wil de Staatssecretaris een visie ontwikkelen om te kunnen komen tot een dergelijk open systeem?

Wij vinden het heel ongelukkig dat je al € 7,50 voor de chipkaart moet betalen en dat je € 11 moet betalen als je de chipkaart als gevolg van slijtage moet laten vervangen. Wij vragen ons sterk af of die prijs kan verdwijnen, zodat de ov-chipkaart wordt gebruikt als een hulpmiddel om voor de reis te betalen en niet zozeer om extra productiekosten of

verborgen kosten in rekening te brengen bij de reizigers in plaats van hun vervoer.

Ik kom bij het gebruik van de chipkaart door blinden en slechtzienden. Wij vinden een ov-begeleiderskaart een goede suggestie. Daarmee wordt het voor blinden en slechtzienden heel gemakkelijk om gebruik te maken van het vervoer, met name het stads- en streekvervoer.

Ik sluit mij aan bij de opmerkingen over de Hanzelijn. Daar zit nog een ander aspect aan vast, namelijk het punt van de scholieren op de Hanzelijn. De buslijn is verdwenen door de komst van de Hanzelijn en daardoor moeten zij nu een trein nemen die 100% duurder is. Dat is een heel ongunstige ontwikkeling, want daarmee jaag je mensen ineens op kosten. Ik hoor graag hoe we dat kunnen verbeteren.

Bij het ov betaal je uiteraard voor het product. Dat betekent dat je voor de eerste klas kunt betalen of voor de tweede klas. Daar heeft 50PLUS geen problemen mee. Wij hebben er wel problemen mee dat de treinen vies en smerig zijn. Je betaalt dus voor een smerig product. De treinen en bovendien ook de toiletten zijn smerig. Kortom: dat zou een extra aanleiding moeten zijn om de reiziger een korting te geven, namelijk als er sprake is van een smeerbeel. Wij zouden graag een soort aanvalsplan zien waarmee ervoor wordt gezorgd dat de treinen schoon en netjes blijven. Tot slot heb ik twee opmerkingen over de taxi. Het is verbazingwekkend dat het aantal verordeningen in de steden heel beperkt is. Dat moet veel meer uitgerold worden. Als ik het goed heb gelezen, hebben nu zes gemeenten een verordening.

Een groot bezwaar, zeker voor ouderen, is dat de treintarieven veel lager zijn dan de taxitarieven. Wij vragen daarom aandacht voor het prijsniveau van het taxivervoer, dat soms in geen enkele verhouding staat tot dat van dezelfde trajecten met het openbaar vervoer. Ik kan begrijpen dat de taxi iets duurder is, maar de verhouding is helemaal scheef. Dat is niet in het belang van de reiziger.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik begin met de ov-chipkaart. In alle debatten daarover valt mij op dat wij het heel vaak, volgens mij terecht, hebben over een aantal incidenten. De ene keer gaat het om het in- en uitchecken, de andere keer gaat het om de vele verschillende abonnementen en daarna gaat het weer over de overgang van de tweede klas naar de eerste klas. Over dat laatste heeft mevrouw Van Veldhoven publiekelijk opmerkingen gemaakt; die opmerkingen snap ik heel goed. Hollen we met de ov-chipkaart echter niet al een aantal jaren te veel van incident naar incident?

Ik heb een serieuze poging gedaan om te duiken in de stukken van de Staatssecretaris die de afgelopen maanden zijn geschreven. Er is een position paper geschreven. Daar kwam een hoofdlijnennotitie uit voort. Nu worden er weer zaken onderzocht. Ik vraag mij de hele tijd fundamenteel af of wij met de ov-chipkaart op de goede weg zijn. Ik heb daar zulke grote twijfels over dat ik eigenlijk denk dat het antwoord nee is. De ov-chipkaart is niet heel jong; die is van tien jaar geleden. De ov-chipkaart heeft echter ook heel veel inefficiëntie in zich. Dat komt onder andere door de organisatiestructuur, die in handen is van TLS en van de NS als grootaandeelhouder. De implementatie van innovaties en nieuwe ideeën van buiten is zeer afhankelijk van de monopolist. Ik vraag de Staatssecretaris of het niet tijd wordt – ik lees dat ook wel een beetje in de notitie – om ons fundamenteel af te vragen of dit gesloten kassysteem nog wel het systeem is van de toekomst. Met andere woorden: hoe spelen wij in op de wereld die zo snel aan het veranderen is? Ik denk aan booking.com: hoteleigenaren verkopen zelf niet meer de tickets, maar weten consumenten heel snel te vinden en te binden via nieuwe sites. De vraag is eigenlijk of de vervoerders niet vooral moeten vervoeren en zich niet zo intensief bezig moeten houden met deze technieken. Zou de overheid niet een kader moeten schetsen waarbij iedereen kan aansluiten met

innovaties en nieuwe ideeën? Daarbij moeten op het gebied van privacy en uitwisseling van klantgegevens voorwaarden worden gecreëerd, maar zou je niet naar een veel opener systeem moeten waarin je veel beter kunt inspelen op nieuwe technieken in de samenleving?

Ik heb niet zo veel vertrouwen in TLS, gelet op het feit dat veranderingen traag tot stand komen. Ik zal niet vragen om het oordeel van de Staatssecretaris daarover, want ik snap dat zij met TLS in een proces zit om te bekijken wat het beste is voor de reiziger. Op basis van de stukken hierover heb ik echter de indruk dat de organisaties en de posities van de diverse bedrijven – ook de bedrijven eromheen, dus niet alleen de NS – te veel centraal staan en dat de vraag wat nu echt de bedoeling is, te weinig centraal staat. Ik heb gelezen dat er eventueel wordt gedacht aan een coöperatie waarbij andere partijen zich moeten of kunnen inkopen bij TLS. Klopt het dat TLS op dit moment een verlies van ruim 100 miljoen heeft? Kan de Staatssecretaris garanderen dat dat verlies niet op het bordje van de overheid of van de reiziger komt te liggen? Wat is de visie van de Staatssecretaris daarop? De nv heeft zelf die kosten gemaakt en heeft zelf risico's genomen. Dat heeft niet geleid tot een in de samenleving zeer breed gedragen product, maar er ligt wel een zeer dikke rekening op iemand te wachten. Op wie?

Mij kwam ter ore dat de Belastingdienst soms tot vijf jaar terug de gegevens van de ov-chipkaart moet opvragen, maar dat je dat als reiziger niet kunt doen. Zijn die berichten ter sprake gekomen op het Ministerie? Kent de Staatssecretaris die problematiek en wat is haar reactie daarop? Dan de blinden en slechtzienden. Ik ben blij dat de tribune weer behoorlijk vol zit, onder andere met een paar zeer mooie en rustige viervoeters. De vorige keer dat zij aanwezig waren, heeft dat indruk gemaakt. Op verzoek van de Kamer heeft er toen overleg plaatsgevonden, volgens mij met de Oogvereniging; daar dank ik de Staatssecretaris voor. Volgens mij zijn daarin een aantal stappen gemaakt. Prima; complimenten daarvoor, maar volgens mij zijn wij er nog niet helemaal. Mij kwam ter ore dat met name op het punt van het streekvervoer met de bus nog niet de noodzakelijke stappen zijn gezet. Herkent de Staatssecretaris dit en is zij bereid om nog een verdere stap te zetten met de mensen die hier veel meer van weten dan ik? Ik ga ook geen suggesties doen. Voor mij is het belangrijk dat de Staatssecretaris aan tafel zit met de mensen die echt weten wat de problemen en de oplossingen zijn. Daarop krijg ik graag een reactie. In het verlengde daarvan ga ik in op de taxi's. Ik blijf het heel vreemd vinden dat taxichauffeurs mensen kunnen weigeren. Misschien is het gek dat ik, sprekend namens een partij die ook oog heeft voor religie, dit zeg, maar ik blijf het vreemd vinden dat mensen op religieuze gronden zeggen dat een hond niet in de taxi mag. Moet je dan wel taxichauffeur zijn? Je hebt dan immers ook een functie in het openbaar vervoer. Ik vind dit vreemd. Ik zag een suggestie voorbijkomen: als er toch geweigerd wordt, zou de taxichauffeur de plicht moeten krijgen om een alternatief te regelen voor de consument, die in dit geval echt middelen nodig heeft om zich te kunnen bewegen. Vindt de Staatssecretaris ook dat je dit eigenlijk centraal moet regelen en niet decentraal? Sommige dingen moet je decentraal regelen – als christendemocraat heb ik dat zelfs het liefst – maar als dat echt niet lukt, moet je het centraal doen.

Tot slot nog twee opmerkingen over de taxi's. In Amsterdam is er een nieuwe techniek, waarbij een internationaal bedrijf gebruikmaakt van luxere taxi's die vooral op contractbasis worden ingezet. Die taxichauffeurs hebben heel vaak tussentijds tijd over. Er wordt nu een service aangeboden om via een app, dus via nieuwe technieken, klanten te verbinden met de taxichauffeurs die op dat moment niets te doen hebben. Zij kregen een boete omdat zij officieel snorders waren. Dat zijn zij volgens mij niet. Daaruit blijkt maar weer dat nieuwe technieken soms verdergaan dan de wetgeving. Herkent de Staatssecretaris deze problematiek en wat doet zij daaraan?

Ik heb het vanmiddag nagekeken en op Facebook krijg je via «taxi», «Amsterdam» en «snorder» tot op de dag van vandaag nog steeds vier of vijf verschillende aanbieders, die hun mobiele nummer vermelden voor illegale praktijken. Hoe kan het nou dat ik in de brief lees dat dit aangepakt wordt en dat dit nog precies dezelfde snorders zijn als een jaar geleden? Wat is er dan wel of niet gebeurd?

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Ik zal voor het gemak direct inspelen op de laatste opmerking van de heer De Rouwe, want ook wij van de PvdA hebben internet; dat gaat nog eens heel groot worden! Ook wij hebben gekeken naar de snorders die hun diensten aanbieden. Ik krijg graag een reactie van de Staatssecretaris op onze suggestie om de mensen die via internet illegale taxi's aanbieden, al te beboeten voor het aanbieden daarvan. Dat gaat vrij ver, maar ik krijg daarop graag een reactie. Zij bieden immers een dienst aan die niet legaal is. Misschien is dat dus een overweging. Wij zouden daar in eerste instantie wel voor zijn. Ik ga nu in op twee punten die misschien vanochtend al bekend zijn geworden. Wij willen graag dat er iets gebeurt aan de extreme prijsstijging in het openbaar vervoer. Natuurlijk kan in een regio besloten worden dat er sprake is van een toename van de kosten en dat er een beperkte prijsstijging is voor de bus, de metro of de tram. We zijn het afgelopen jaar echter ook geconfronteerd met situaties die soms gewoon heel pijnlijk zijn, bijvoorbeeld voor ouders die hun kinderen met de bus naar school sturen en die geconfronteerd worden met een prijsstijging van € 50 tot € 80 per kind. Dat betekent € 150 per maand. Daarvan kun je een klein autootje kopen en daarmee rijden. Dat zijn echt extreme situaties die later voor een deel zijn teruggedraaid door de provincie, maar die wel voor een heel circus, ingewikkelde situaties en onzekerheid zorgen. Wij zouden graag willen weten of de Staatssecretaris bereid is om hier iets aan te doen. Misschien is het een goed idee om hierover besluiten te nemen in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad en om de prijsstijgingen voor te leggen aan dat NOVB, dat de prijsstijgingen dan moet goedkeuren of afwijzen. Natuurlijk heeft de Staatssecretaris daar dan het laatste woord over.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik kan mij voorstellen dat u zich zorgen maakt over de in sommige regio's zo sterk stijgende prijzen, maar het is mij niet helemaal helder wat de PvdA precies voorstelt. Moet de Staatssecretaris nu een veto krijgen of moet er een soort vaste vergoeding per kilometer komen? Zou het openbaar vervoer dat in een bepaalde regio wordt aangeboden, zich dan niet gaan voegen naar wat het kan realiseren voor die kilometerprijs in plaats van naar wat goed is voor de reiziger? Kunt u nader toelichten hoe u dit ziet?

De heer **Hoogland** (PvdA): Volgens mij brengt mevrouw Van Veldhoven allemaal relevante punten in. Ik heb hiervoor geen pasklare oplossing in de zin van: zo moet het gebeuren. Ik signaleer echter wel een probleem waarvan ik vind dat wij daarnaar moeten kijken om te zien of wij het kunnen oplossen. Een van de oplossingen zou kunnen zijn om in ieder geval een vinger aan de pols te houden en om verantwoording te vragen. Dat is de eerste stap. Als je verantwoording vraagt, levert dat vaak een gedragsverandering op. Een tweede mogelijkheid is dat je dit dwingend gaat doen. Ik sta daarvoor open. Ik weet dat dat ver gaat. Ik heb daarover al eerder een discussie gehad met de heer De Rouwe, want dit betekent dat je ingrijpt in bevoegdheden van provincies. Dat is dus ook niet morgen geregeld. Sterker nog, de eerste keer dat ik het hier aankaartte was ongeveer een jaar geleden. Dus dat is een weg van lange adem, maar ik denk dat iets van harmonisatie ten aanzien van zo'n prijsstijging goed is. Als een prijsstijging fors maar nodig is, kun je omdat je het gesprek daarover hebt, er bovendien voor zorgen dat je die stijging over meerdere

jaren uitspreidt. Dus er zijn allerlei manieren te bedenken om in ieder geval niet in de situatie te komen dat omdat er in het contract bepaalde zaken niet goed geregeld zijn, mensen die de bus pakken ineens geconfronteerd worden met een giga stijging van de kosten. Dat is uiteindelijk het doel.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ja, ik snap die bezorgdheid, maar het lijkt mij toch wel vrij vergaand om waar de bevoegdheid over het openbaar vervoer in bepaalde mate is gedecentraliseerd, de bevoegdheid over de prijzen te renationaliseren. Ik kan mij ook voorstellen dat vanuit de provincie dan het argument zal komen: regel het dan maar helemaal zelf. Vindt u dat geen risico?

De heer **Hoogland** (PvdA): Nee. Ik heb allemaal lobbynotities gehad vanuit de vereniging van Nederlandse provincies die soortgelijke argumenten aanvoeren en ik ben daar best gevoelig voor, maar het doel dat vooropstaat, is dat de reiziger niet geconfronteerd wordt met een verhoging van tientallen procenten. In Duitsland zijn er bijvoorbeeld vormen waarbij verschillende regio's samenwerken en op die manier tarieven en producten met elkaar afstemmen. Ik kan mij voorstellen dat dit in dit geval ook in zo'n vorm gebeurt. De meest vergaande vorm heb ik hier geschetst, maar als het op een andere manier te regelen is, graag! Mijn ervaring is overigens wel dat er in ov-land vaak met elkaar gevochten wordt en dat uiteindelijk dan geen oplossing volgt en de reiziger de dupe is. Vandaar dat ik het nu redelijk op scherp zet om uiteindelijk een aantal goede stappen te kunnen zetten voor de reiziger.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Als ChristenUnie hebben wij hierover onlangs al schriftelijke vragen gesteld aan de Staatssecretaris omdat ook wij heel veel signalen krijgen uit de hoek van met name schoolgaande kinderen die ineens geconfronteerd worden met enorme tariefstijgingen voor het openbaar vervoer. Het is natuurlijk ook een beetje inherent aan decentralisatie dat iedere provincie haar eigen vervoerder heeft. Je ziet nu dat decentrale overheden en decentrale vervoerders naar elkaar wijzen, terwijl de Staatssecretaris hierin ook geen verantwoordelijkheid neemt. Steunt de PvdA de ChristenUnie in de opvatting dat er weliswaar niet een renationalisatie nodig is maar dat het hele systeem dat we met elkaar opgetuigd hebben, ter discussie zou moeten worden gesteld om tot iets meer afstemming te kunnen komen en de kosten voor gezinnen wat te dempen?

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik vind het ook echt mooi wat hier gebeurt. Dat is ook de reden waarom ik het heb voorgesteld. Ik vind dat we dat gesprek moeten aangaan. Ik ben graag bereid om hierover met u mee te denken en om gezamenlijk op te trekken om in ieder geval die hele gekke uitschieters voor gezinnen of mensen die dagelijks met het ov naar hun werk gaan, te voorkomen. Ik heb ook met de SP hierover weleens gesproken naar aanleiding van een zwartboek dat gemaakt is in Albrandswaard. Ik denk dat er heel veel initiatieven zijn die we kunnen samenbrengen. We hebben daar zeker niet het alleenrecht op, dus ik doe dat graag ook samen met anderen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): De Staatssecretaris wijst naar de provincies en de vervoerders en vervolgens wijzen die twee partijen naar elkaar. Het afgelopen jaar zijn we gewoon geen stap verder gekomen. Dus ben ik heel erg blij met de steun van de PvdA zodat we de Staatssecretaris gezamenlijk kunnen vragen om actie op dit punt te ondernemen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik wil hier nog aan toevoegen dat er al een aantal stappen is gezet. Er is overleg en er gebeuren ook wel dingen in de

provincie onderling. Het is dus niet zo dat er helemaal niets gebeurt. Alleen, er moet nu wel tempo gemaakt worden en regie gevoerd worden. Dat geldt ook voor mijn tweede punt, de kortingsproducten in het ov. Op dit moment zijn er heel veel verschillende kortingsproducten. Hierbij speelt ook het probleem met de tarieven. Elke provincie heeft haar eigen kortingsproducten. Op zichzelf is dat prima. Dat mag van mij allemaal blijven bestaan. Als bijvoorbeeld de Haagse KoninginneNach een eigen kaartje wil, vind ik dat perfect. Het lijkt mij echter wel belangrijk dat we een aantal nationale producten hebben die gewoon duidelijk zijn, zodat je bijvoorbeeld als scholier voor heel Nederland een kortingsproduct hebt en je dus niet als je een concessiegrens passeert, geconfronteerd wordt met een ander kortingsproduct of met het feit dat je meerdere ov-chipkaarten moet hebben. Het lijkt mij dan ook goed om op dat punt tot meer coördinatie te komen met als laatste stap, indien dat nodig mocht blijken te zijn, het neerleggen van de bevoegdheid bij de Staatssecretaris om er iets mee te doen. Hoe kijkt zij hiertegen aan en ziet zij hier hierbij voor zichzelf een taak?

Heel kort nog iets over TLS. In hoeverre zou er sprake kunnen zijn van de wet op de remmende voorsprong vanwege het systeem dat we nu opgetuigd hebben?

Vervolgens ben ik benieuwd naar het project over open data. Wat mij betreft zou er wat meer regie mogen komen zodat zowel de vervoerders als de overheid sturing kunnen geven aan die open data, zodat ze goed gebruikt kunnen worden door de reiziger.

Tot slot wil ik het nog hebben over de blinden en slechtzienenden. Ik ben onlangs op bezoek geweest bij Desiree. Zij had niet alleen klachten over de huidige producten maar zij vroeg mij ook of er niet gekeken kan worden naar laagdrempeliger oplossingen. Te denken valt daarbij aan bredere poortjes voor de ov-chipkaart, consequent gesitueerd op één plek op het station, en aan het op voelhoogte installeren van bordjes waarop in braille de perronnummers zijn aangegeven. Volgens Desiree kost zo'n bordje € 1 en in het slechtste geval kost het € 10. Een andere suggestie is om plattegronden van stations voelbaar te maken, zodat blinden en slechtzienenden van tevoren thuis makkelijk kunnen «voelen» hoe zo'n station is ingericht, hetgeen voor hen heel veel gedoe scheelt als ze gaan reizen. Het zijn simpele oplossingen en mijn vraag aan de Staatssecretaris is om die in het kader van het overleg dat zij voert over deze doelgroep, te betrekken.

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. Er zijn genoeg voorbeelden genoemd die duidelijk maken waarom de ov-chipkaart niet werkt. Het ding heeft inmiddels veel geld gekost en ondertussen wordt de klant nog steeds niet goed bediend. Van dat geld hadden we een aardige snelweg aan kunnen leggen, denk ik dan. Ondertussen zinkt de klant van het ov in het moeras dat we hier met z'n allen aan het creëren zijn, terwijl wij hier als commissie I en M als een soort pseudo-marketingbureau aan het fungeren zijn en tegelijkertijd de goede ideeën nooit uitgevoerd worden door de regering. Dat is een heel scheve verhouding. Daarom zijn we ook blij met de voorstellen zoals die zijn gedaan door bijvoorbeeld de ChristenUnie en de VVD. Ik zal niet zeggen dat we meteen op deze trein zullen springen maar er zitten zeker een aantal goede aangrijpingspunten in om op mee te surfen. In het buitenland zijn er heel goede systemen en er zijn meer banksystemen die hiermee om kunnen gaan. Mijn verzoek aan de Staatssecretaris is om binnenkort in een brief met een nulmeting te komen, waaruit duidelijk wordt wat de huidige situatie is en waar we over vijf tot tien jaar staan, daarbij ook meenemend de marktpartijen die dit ook zouden kunnen regelen. Misschien dat dan met betrekking tot het afrekenen in het ov de klant eindelijk eens goed bediend gaat worden. Ik heb nog een kleine berekening gemaakt. Het kaartje kost € 7,50 of € 11 bij vervanging. Dat kaartje weegt 5 gram, hetgeen inhoudt dat het € 1,50 à

€ 2,20 per gram kost om zo'n kaartje te maken. De zilverprijs is op dit moment € 0,49 per gram oftewel het plastic van de ov-kaart is 1,5 tot 2,2 keer zo duur. Misschien is het een aardige aanbeveling dat als de Staatssecretaris hier toch mee door wil, TLS verplicht wordt om die kaart van zilver te maken. Dan hebben we tenminste nog iets glimmends in de binnenzak.

Dan de taxi's en met name het punt hoezeer de taxibranche gebukt gaat onder de illegale praktijken. Bij een taxiconrole de vorige week in Eindhoven werden er van de 52 taxi's 49 beboet. Dat is bijna 100%. Vier chauffeurs bleken illegaal te werken en 21 taxi's bleken technische problemen te hebben, waarvan 6 taxi's zo veel problemen hadden dat het kentekenbewijs is ingevorderd. Eén taxi was er zelfs zo slecht aan toe dat deze van de weg is gehaald. Dit was slechts een controle van twee keer twee uur. Ik vind dat schrikbarend. Er zijn namelijk nog veel meer taxichauffeurs, de Nederlandse taal amper machtig – ga maar eens zoeken naar een taxichauffeur die goed Nederlands spreekt – die op illegale wijze hun ritprijzen bedingen bij de klant en hun meter verstopt hebben in het dashboardkastje; pas als je gaat soebatten of bakkeleien over de ritprijs, komt die meter tevoorschijn. Er zijn gewoon te veel illegale praktijken. Het oude PVV-idee rond de mysteryguest mag wat ons betreft worden uitgebreid. Wil de Staatssecretaris hierop reageren en is zij ook van plan om meerdere controles uit te gaan voeren?

Een ander probleem betreft de groene taxi. We lezen in de krant dat een ondernemer in Utrecht, ondanks 2 miljoen belastingeuro's aan subsidie, er niet in geslaagd is om zijn groenetaxiproject van de grond te krijgen. Die taxi's moeten opgeladen worden op een oplaadpunt en rijden niet zo ver en ondertussen moet de chauffeur worden doorbetaald. Dat is bij de subsidieverlening echter helemaal niet boven water gekomen, terwijl volgens mij toch het eerste is waar je aan denkt dat die chauffeur in die taxi moet rijden. Maar ja, genoemde ondernemer heeft zijn subsidie gekregen en is lekker bezig geweest met fröbelen en met het ondertussen andere mensen op een groene manier oneerlijk beconcurreren. En achteraf moeten we concluderen dat het allemaal niet werkt. Is de Staatssecretaris bereid om deze groene waanzin acuut te stoppen? Evenals in het vorige AO komen wij op voor de hulpbehoevenden die gebruikmaken van de taxi, zoals visueel gehandicapten. Enkele weken geleden werd in Rotterdam wederom geconstateerd dat islamitische taxichauffeurs hulphonden niet mee willen nemen. Ze weigeren het zelfs. Dus het is niet eens onvriendelijk gedrag, het wordt gewoon geweigerd. Wat de PVV betreft zijn deze mensen hun vergunning niet waard. Als zij om deze redenen geen hulpbehoevenden mensen in hun taxi willen hebben, dan hebben ze het verkeerde beroep gekozen. Wij zijn van mening dat als je een hulphond weigert om shariatechnische redenen – dat houdt in dat de hond onrein is – je per direct, zonder waarschuwing, je vergunning in moet leveren. Wat ons betreft neem je dan meteen een enkeltje Agadir, Fez of Mekka om daar maar lekker de taxibranche verder te gaan vervuilen. Daar hebben deze zogenaamde taxichauffeurs geen last van trouweviervoeterhysterie. Ik schrik ervan dat er zo veel partijen wegstaren van het feit dat de sharia al zo ver in Nederland is doorgedrongen dat je er ook in het ov last van hebt. Helaas is dat niet alleen het geval in Nederland, want we kennen ook genoeg voorbeelden in onder andere Duitsland, Spanje en New York. Graag verneem ik van de Staatssecretaris of zij deze geïmporteerde wantoestand wil aanpakken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Deze Staatssecretaris wil de reiziger het ov in verleiden, zo stelde zij toen zij net was aangetreden. Een betrouwbaar, betaalbaar, comfortabel ov met goede deur-tot-deuraansluitingen en een goede, gebruiksvriendelijke ov-chipkaart. Wat ons betreft is dat onontbeerlijk. De ov-chipkaart zou in theorie het reizen een stuk gemakkelijker moeten maken. Niet meer in de rij voor de

kaartjesautomaat, niet meer nadenken over welk kortingstarief geldt of hoeveel strippen je moet afstempelen. Geen losse strippenkaarten of treinabonnementen meer en een eerlijker verdeling van de opbrengsten over de vervoerders. In de praktijk blijken er echter toch nog wel wat haken en ogen aan te zitten. Slechtzienden die moeilijk overweg kunnen met het dwaalspoor van ov-paaltjes en piepjes. NS-reizigers die hun trajectkaart niet kunnen gebruiken op andere trajecten waardoor ze toch weer twee kaarten nodig hebben. Ouders met zes ov-kaarten voor de kinderen, omdat de railrunner ook weer op een apart kaartje moet. Busreizigers die voor twee provincies twee verschillende chipkaarten nodig hebben. Spitsreizigers die op stations in de rij staan voor drie verschillende chippalen van drie verschillende vervoerders. Prijsstijgingen voor mensen die een gemakproduct kiezen. Kan de Staatssecretaris aangeven wat zij voor al deze groepen nog kan verbeteren?

Ik ben bij dat er door het NOVB een aantal besluiten zijn genomen om het gebruikersgemak te verbeteren, maar dat lost alle bovenstaande problemen niet op en sommige zijn bovendien echt ingewikkeld. Echt nijpende zaken blijven liggen. Een stevige beleidsclub met alle vervoerders zou volgens mijn fractie deze problemen sneller kunnen oplossen, want veel problemen liggen er nu doordat vervoerders zelf lastig tot overeenstemming kunnen komen. Het NOVB is wel een eerste stap om die concessieoverstijgende problemen aan te pakken, maar wanneer de vervoerders er alsnog niet uitkomen, schiet overleg tekort. Iedereen met enige kennis van het ov-dossier weet dat het heel erg lastig is voor die vervoerders om met elkaar op deze moeilijke zaken echt tot overeenstemming te komen. Dan hebben we dus een onafhankelijke scheidsrechter nodig met doorzettingmacht. Ik kijk dan ook erg uit naar de uitkomsten van het overleg dat de Staatssecretaris heeft gehad met de ACM en haar collega van Economische Zaken over de rol die de ACM hierbij zou kunnen spelen. Zou zo'n onafhankelijke scheidsrechter niet veel wet- en regelgeving overbodig kunnen maken? Ten aanzien van de herpositionering refereert de Staatssecretaris aan een tijdelijke financiële constructie. Wat moet ik mij daar precies bij voorstellen en over welke orde van grootte hebben we het dan?

De technische mogelijkheden van de ov-chipkaart zijn veel groter dan die van het oude papieren treinkaartje of de strippenkaart. Wat mij betreft kunnen we die mogelijkheden ook beter benutten. Ik ben dan ook enthousiast over de mogelijkheden die de Staatssecretaris biedt aan aanbieders van innovatieve betaaldiensten om ook de ov-betalingen mogelijk te maken of door bijvoorbeeld met je telefoon te kunnen betalen. Verder zou het goed zijn om het upgraden van de reis in de trein mogelijk te maken. Met de ov-chipkaart zou dat mogelijk moeten zijn. Als de tweede klas heel erg vol is en je ziet dat er ruimte is in de eerste klas, zou het toch heel mooi zijn als je vervolgens voor een kaartje voor de eerste klas kunt kiezen en je dan in de trein de toeslag daarvoor betaalt. Dat zorgt ook voor een betere spreiding van de reizigers over een volle trein en het maakt tevens een eind aan alle discussies met de conducteurs over «als alles vol is, mag je toch in de eerste klas gaan zitten?». Ook leidt het tot een beter gebruik van het materieel. Is de Staatssecretaris bereid om een pilot uit te voeren rond het upgraden in de trein?

Dan het grensoverschrijdend ov. Uit de brief van het Algemeen Nederlands Verbond voor beter grensoverschrijdend ov en de reactie van de Staatssecretaris daarop, lees ik dat het niet onmogelijk maar wel heel ingewikkeld is om een grensoverschrijdende concessie in te richten. Maar het is toch eigenlijk niet meer van deze tijd dat we dit soort dingen alleen maar binnen de landsgrenzen zoeken? Er zijn mooie initiatieven, zoals Arnhem–Emmerich, Maastricht–Aaken en Groningen–Bremen. Wil de Staatssecretaris zich in Europees verband inzetten om dit soort grensoverschrijdende ov-oplossingen te vereenvoudigen?

Ook mijn fractie vindt het niet kunnen dat er blindengeleidehonden geweigerd worden in taxi's. Ik zou de Staatssecretaris dan ook willen oproepen om dit op te lossen en ons zo snel mogelijk te laten weten hoe zij dat gaat doen.

In de brief staan een heleboel zaken waar de Staatssecretaris aan werkt waaronder ook een groot aantal lovenswaardige zaken, maar graag zouden we het wat meer concreet willen zien. Wanneer krijgen we het werkprogramma van het NOVB, de eventuele regels rondom ov-producten, het overzicht over de financiën die gemeoid zijn met de incomplete transacties, het onderzoek naar reizen op rekening, de new-governancestructuur en de wijze van financiering, evenals het wetsvoorstel over de ov-chipkaart? Dat zijn allemaal zaken waaraan gerefereerd wordt in de laatste brief van de Staatssecretaris maar zonder deadline. Ik wil toch graag wat meer mijn agenda kunnen programmeren voor het najaar.

Voorzitter. Na deze eerste termijn moet ik mij verexcuseren omdat ik dan aanwezig moet zijn bij het AO over de ecologische hoofdstructuur, een groot en belangrijk dossier. Overigens wordt er hier door mijn fractie meegeluisterd, zodat ik er later nog op kan terugkomen.

De voorzitter: De Staatssecretaris heeft gevraagd om te schorsen tot tien over half zes.

De vergadering wordt van 17.25 uur tot 17.40 uur geschorst.

De voorzitter: Ik heropen dit algemeen overleg. Enkele leden hebben het overleg eerder moeten verlaten, naar ik meen om dezelfde reden die mevrouw Van Veldhoven zo-even aangaf. Daar laten we ons echter niet door uit het veld slaan. Ik geef het woord aan de Staatssecretaris en vraag haar om vooraf aan te geven hoe zij haar beantwoording gaat structureren.

Staatssecretaris **Mansveld:** Voorzitter. Ik begin met de taxi's. Dan wil ik het hebben over het toekomstig speelveld ov-chip. Daar vallen een aantal onderwerpen onder, zoals TLS. Dan zal ik het hebben over de concessie-overstijgende onderwerpen en producten. Daarna komt het NOBV aan de orde. Ten slotte ga ik in op een aantal punten die vallen onder het blokje «overige».

Allereerst wil ik iets zeggen over het weigeren van blindengeleidehonden in taxi's. Dat gaat mij enorm aan het hart. Ik heb jarenlang samengewerkt met een blind iemand. Een aantal van de hier aanwezige slechtzienden en blinden kennen die mijnheer; hij is politiek actief. Ik erger mij echt enorm aan het idee dat je gewoon niet met je blindengeleidehond in een taxi kunt. Blijkbaar hebben we in Nederland nog niet het fatsoen om een blinde of slechtziende met hond in een taxi mee te nemen. Wat mij betreft kan dat niet. Ik heb al gezegd dat ik gemeenten hierop aan zal spreken. Ik heb de ILT gevraagd om meer te handhaven waar mogelijk. Dat zal ik doorzetten, maar wel met die stip op de horizon dat ik ga kijken hoe ik dit probleem definitief kan oplossen. Indien nodig zal dat dan via wetgeving gebeuren. Ik wil nogmaals benadrukken dat het te gek voor woorden is dat hoewel het om relatief kleine aantallen gaat, we in Nederland niet het fatsoen hebben om een blinde met een blindengeleidehond in een taxi mee te nemen. Ik kom er dus zo spoedig mogelijk bij u op terug.

De voorzitter: De heer De Rouwe heeft een vraag. Overigens sta ik de leden in eerste termijn ieder twee interrupties toe.

De heer **De Rouwe** (CDA): Wat de Staatssecretaris nu zegt, klinkt heel duidelijk maar toch wil ik meer van haar weten op dit punt. Ik vind deze ommezwaai goed, maar tot op heden heeft de Staatssecretaris steeds

geweigerd, ook in antwoord op verschillende schriftelijke Kamervragen, om tot wettelijke maatregelen te komen. Nu neemt de druk toe. De problemen zijn al vaker benoemd door Kamerleden. Ik ben blij dat de Staatssecretaris dat nu ook ziet, maar het leidt mij wel tot de vraag waarom zij eerder dit jaar die keuze niet heeft gemaakt. Wij zijn inmiddels namelijk al wel een half jaar verder. Wanneer is de deadline bereikt dat de Staatssecretaris komt met een landelijke wettelijke regeling?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik noem in dit verband het woord «proportionaliteit». We hebben te maken met enkele tientallen gevallen per jaar, verspreid over een aantal gemeenten, waarin dit gedrag vertoond blijft worden en kennelijk dus niet te stoppen is. Ik heb eerder toegezegd dat ik de gemeenten daarop zou aanspreken. Dat heb ik ook gedaan. Ook heb ik de inspectie gevraagd om ernaar te kijken. Die stappen heb ik gezet. Blijkbaar heeft dat niet het gewenste effect en zijn we in de situatie gekomen dat dit soort maatregelen nu nodig is om dit onfatsoenlijke gedrag tegen te gaan. Daar ligt voor mij de grens. Ik vind het te gek voor woorden dat dit moet gebeuren, maar ik denk dat nu de tijd is om niet zozeer een ommezwaai te maken als wel om de laatste stap naar voren te zetten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is wel degelijk een ommezwaai, want in antwoord op Kamervragen hierover heeft de Staatssecretaris verschillende keren geweigerd om met een landelijke regeling te komen. We vinden het prima dat die er nu wel komt. Mijn vraag is dan wel wanneer die dan precies zal komen. Wanneer is voor de Staatssecretaris het moment waarop ze zegt: nu is het echt genoeg? Zij klinkt nu heel strijdbaar, prima, maar ik zou dan graag zien dat nu die landelijke regeling wordt voorbereid in plaats van maanden en maanden te verspillen met briefjes rondsturen naar gemeenten om vervolgens over vier maanden weer boos te worden.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is jammer dat de heer De Rouwe niet helemaal goed luistert, maar wellicht ben ikzelf niet helemaal duidelijk geweest.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik luister heel goed en ook heb ik de stukken heel goed gelezen. En daar spreek ik de Staatssecretaris nu op aan.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb gezegd dat ik ga kijken hoe ik dit definitief kan oplossen, indien nodig via wetgeving. Ik kom daar zo spoedig mogelijk bij u op terug. U weet ook dat een wet er niet binnen vier weken ligt. Dus dat betekent dat er een inspanning voor gepleegd moet worden. Tot die tijd zal ik gemeenten aan blijven sporen en vraag ik de ILT om te kijken wat zij op dit punt kan doen. Zoals gezegd, kom ik zo snel mogelijk bij uw Kamer teug met een definitieve oplossing, indien nodig via wetgeving.

De **voorzitter**: Kunt u al een moment noemen waarop u daarmee terugkomt?

Staatssecretaris **Mansveld**: Wat betreft de mogelijkheden die ik landelijk zal onderzoeken, kan ik zeggen dat ik die voor de kerstdagen zal aangeven. Hoe daar dan verder op geacteerd wordt en welke keuzen dan voorliggen, kan daarna aan de orde komen. Ik begrijp dat u snel duidelijkheid wilt, maar ik kan het niet vandaag uit mijn achterzak toveren.

De **voorzitter**: Dus voor de kerst. De Staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Mijn volgende punt betreft de illegale straattaxi's. Ik heb al in mijn brief aangegeven dat dit een weerbarstige problematiek is. De heer Hoogland heeft gevraagd hoe het kan zijn dat die mensen steeds weer opdoemen. Welnu, dat ligt aan een aantal factoren. Andere telefoonnummers, nieuwe auto's et cetera. Kortom: zelfde personen, zelfde gedrag en andere omstandigheden, waardoor het dan weer lijkt te gaan om een nieuwe snorder. Het is iets wat weerbarstig is en wat moeilijk uit te roeien is. De taxiregels zijn er niet voor niets. De goedwillende, legale taxichauffeurs worden de dupe van deze overtreders. De Kamer heeft dan ook terecht al meerdere malen aandacht gevraagd voor dit probleem en heeft mij bij motie gevraagd om de ILT prioriteit aan deze kwestie te laten geven. Ik vind het belangrijk dat waar mogelijk opgetreden wordt tegen de zogeheten snorders en dat overtredingen worden aangepakt. Tegelijkertijd moeten we wel realistisch blijven, aangezien het illegale taxivervoer ondergronds plaatsvindt. De omvang van de problematiek is daardoor eigenlijk moeilijk in te schatten en is daardoor ook niet bekend. De inspectie moet keuzes maken voor de inzet van beschikbare capaciteit voor het toezicht op personenvervoer in het algemeen en de taxi's in het bijzonder. De ILT heeft, gegeven de specifieke aard van de problemen en de beschikbare capaciteit en middelen, invulling gegeven aan het verzoek in de zo-even genoemde motie. Dat heeft in haar taxitoezicht geleid tot meer gerichte aandacht. Het middel van de mysteryguest is genoemd. U moet zich voorstellen hoeveel tijd en inspanning het kost voor een inspecteur om als mystery-guest in dezen tewerk te gaan, maar gebleken is wel dat het een heel effectief middel is. Een andere belangrijke ontwikkeling is dat het OM recent heeft ingestemd met de landelijke toepassing van de inzet van die mysteryguests. Dat vergemakkelijkt het dus ook. De inspectie gaat voort op de ingeslagen weg en probeert met slimme inzet van middelen en met gerichte handhavingsacties optimale resultaten te boeken.

De heer Bashir heeft gevraagd naar de sancties voor snorders en of deze ook afdoende zijn. Als een snorder betrapt wordt, krijgt hij een proces-verbaal van € 4.200 en een last onder dwangsom. Bij recidive binnen twee jaar wordt een dwangsom van € 10.000 verbeurd en wordt het tweede proces-verbaal verhoogd met 50%. Zoals ik al zei, is niet goed te meten hoeveel snorders er zijn en of de sancties afdoende zijn, maar er worden zelden recidives geconstateerd, hetgeen overigens ook met andere factoren te maken kan hebben. Zo kan het zijn dat de auto in beslag is genomen en men vervolgens met een andere auto met een ander telefoonnummer gaat rijden. In feite gaat die persoon dan, weliswaar onder andere omstandigheden, met hetzelfde gedrag verder.

De heer **Hoogland** (PvdA): Er zijn advertenties op internet waarin mensen hun diensten aanbieden. Dat betekent dat één belletje al leidt tot een 100% score dát iemand een strafbaar feit pleegt. Dat is qua capaciteit iets heel anders dan waar het gaat om het inzetten van mysteryguests. Zoals gezegd, leidt het tot een 100% score, althans als u mee wilt gaan in de redenering dat ook het aanbieden van die dienst via internet als strafbaar moet worden gezien. Dat betekent dat lang voordat men in de taxi zit, mensen al kunnen worden beboet en zo het probleem bij de wortel kan worden aangepakt en uitgeroeid. Mijn vraag is of u daar voorstander van bent. U bent er tot nu toe namelijk nog niet op ingegaan. De heer De Rouwe heeft zo-even zijn iPad erbij gepakt en binnen twee seconden hadden we een snorder te pakken. Eén telefoontje naar die persoon en hij is strafbaar bezig.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik vind het heel belangrijk om samen met het Ministerie van Veiligheid en Justitie na te gaan of dat op die manier aan te pakken is. Vervolgens zal ik er bij u op terugkomen. Iemand zei hier al dat er een nieuwe wereld is die internet heet. Dat is natuurlijk waar. Het

bestuur krijgt daarin ook een andere positie. Er gebeuren andere zaken. Vroeger had je om op het Malieveld met 1.000 mensen muziek te maken een vergunning nodig. Tegenwoordig gaat er één tweetje rond met het voornemen om de volgende dag met 1.000 mensen een orkest te organiseren en vervolgens staan die 1.000 er ook op het Malieveld de volgende dag. Niemand die dan tijdens kantooruren langs de gemeente gaat voor een vergunning. Als overheid zullen we ook moeten bekijken hoe we omgaan met dit soort dingen. Internetcriminaliteit in allerlei vormen is iets waarnaar gekeken moet worden. Ik kom er bij u op terug na overleg met het Ministerie van Veiligheid en Justitie. Ik ga ervan uit dat ik dat kan organiseren voor het kerstreces.

De voorzitter: Dat scheelt weer een extra brief.

Staatssecretaris **Mansveld:** Voorzitter. Mevrouw De Boer heeft gevraagd of de inzet van de mysteryguests kan worden uitgebreid. Ik gaf al aan dat het een zeer arbeidsintensief middel is. Bovendien is het niet gemakkelijk om dit middel uit te breiden. Op een gegeven moment worden mensen herkend zodat er andere inspecteurs ingezet moeten worden. Zoals ik in mijn brief heb gemeld, heeft het OM onlangs opsporing met behulp van mystery-bellers mogelijk gemaakt. Het is geen wondermiddel omdat er praktische punten aan zitten, maar het is in ieder geval wel zo dat de inspectie er bovenop zit en ook steeds nieuwe wegen vindt om dit probleem aan te pakken.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Het is mooi dat het initiatief van «don't call us, we call you» wordt uitgebreid, zodat de snorders sneller kunnen worden opgepakt. Ik heb in mijn eerste termijn gewezen op de bijzondere opsporingsambtenaren. Zouden die hierin wellicht ook nog een rol kunnen spelen? Wij zijn namelijk echt voor strengere handhaving ten aanzien van het illegaal taxivervoer.

Staatssecretaris **Mansveld:** Dat zijn de gemeentelijke boa's. Ik vind het goed om de gemeenten te vragen of ze binnen hun eigen boa-beleid daaraan iets meer kunnen doen, maar dat is niet iets waar ik directe invloed op heb. Ik zal deze suggestie in ieder geval overbrengen aan de gemeenten. Overigens zou het mij verbazen als die voor de gemeenten als een verrassing zou komen, omdat ik vermoed dat ze al naar deze mogelijkheid hebben gekeken.

Mevrouw De Boer heeft verder gevraagd of wij de Kamer in een volgende rapportage kunnen informeren over de resultaten van de inzet van de mysteryguests. Mijn antwoord daarop is ja. Dat nemen we mee.

De heer Bashir heeft gevraagd hoe het zit met illegaal taxivervoer in regio's zoals Limburg.

De inspectie krijgt met name signalen uit de grote steden in Limburg en Brabant. Op die gebieden is vooral de inzet van de inspectie gericht. Dat zal ook zo blijven. Een eind vorig jaar gehouden pilot met waarschuwingsbrieven aan vermoedelijke snorders in Limburg bleek effect te sorteren. Dat is dan ook een van de middelen die ingezet worden. Er is sprake van een diversiteit aan middelen. Er is dus ook aandacht voor Limburg en Brabant

De heer De Rouwe heeft gevraagd waarom de inspectie een innovatief internetbedrijf heeft beboet wegens illegaal taxivervoer. De inspectie is bekend met dit bedrijf. Het bedrijf is niet beboet wegens illegaal taxivervoer maar wegens andere overtredingen van de taxiregelgeving. Innovatie wordt hier niet in de weg gestaan. Er zijn andere voorbeelden bekend waarbij binnen de regels op innovatieve digitale wijze taxivervoer wordt aangeboden. Ook bij Justitie wordt voortdurend gekeken naar de ontwikkelingen op dit terrein. Internet brengt nu eenmaal nieuwe creativiteit met zich mee, ook in negatieve zin.

Dan kom ik op de subsidies voor de groene taxi's. De heer De Graaf noemde het de groene waanzin. Die subsidie is bedoeld om projecten te ondersteunen. Projecten kunnen ook mislukken. Ik zal in ieder geval nagaan hoe het met dit project is gegaan.

De heer Klein heeft een vraag gesteld over de werking van de Taxiwet. De taxiverordening is inmiddels in Amsterdam van kracht. Rotterdam, Den Haag en Enschede volgen begin volgend jaar. Nu mogen zeven steden verordeningen met toegelaten taxiorganisaties invoeren. In 2014 staat de evaluatie van de Taxiwet gepland. Dan kan ik besluiten over meer steden, maar elke gemeente kan nu ook al extra kwaliteitseisen stellen en die in een verordening vastleggen. Als dat laatste weinig gebeurt, zou dat kunnen betekenen dat er geen problemen zijn, maar in de grote steden zijn die verordeningen in ieder geval wel aan de orde.

De heer Klein heeft gewezen op de hoge taxitarieven en de lage treintarieven. Bij de taxitarieven stel ik het maximum vast. Taxiondernemers kunnen daar onder blijven. Het betreft hier individueel vervoer. Dat kent dan ook een andere invalshoek dan collectief vervoer. Daarom is taxivervoer ook duurder dan treinvervoer. Je betaalt bij de taxi in feite voor privévervoer.

De heer **Klein** (50PLUS): Mijn stelling was overigens niet dat het treinvervoer zo goedkoop is, maar goed, dat is een andere discussie die ook te maken heeft met de ov-chip en wat je af moet rekenen per traject. Mijn vraag had veeleer betrekking op het enorme verschil tussen beide tarieven. Wellicht dat de maximumtarieven veel te hoog liggen. In feite sluit je daarmee hele groepen uit van goed taxivervoer. Vanuit Amersfoort naar mijn woonadres ben ik met het ov € 0,94 kwijt en met de taxi € 21. En daar word je niet vrolijk van. De vraag is dan ook hoe je dat verschil zodanig kunt maken dat ook het taxivervoer betaalbaar wordt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb al gezegd dat dit privévervoer is. Het is ook openbaar privévervoer. Iedereen kan er gebruik van maken. Je kunt kiezen tussen die vorm van vervoer en bijvoorbeeld treinvervoer. De Kamer geeft mij vaak mee dat de reiziger iets te kiezen moet hebben. In dit geval kunnen ze kiezen tussen privévervoer met de taxi of groepsvervoer met de trein of bus.

Mevrouw De Boer heeft een vraag gesteld over de boordcomputer in de taxi's en of de datum van verplichte invoering van 1 juli 2014 gehaald gaat worden. Die datum is eigenlijk een compromis. Oorspronkelijk was een eerdere datum beoogd. De datum is bepaald na overleg met de vervoerders en fabrikanten. De vervoerders wilden het wat later laten ingaan en de fabrikanten juist wat eerder. Nu zijn er drie fabrikanten op de markt. Dus is de markt aan zet. Ik ga taxiondernemers aansporen om tijdig de boordcomputer aan te schaffen. Dus wat mij betreft halen we die datum.

Dan kom ik te spreken over het toekomstig speelveld. De heer De Rouwe heeft gevraagd of ik wel op de goede weg ben met mijn aanpak rond de ov-chipkaart. In de Wet personenvervoer zijn decentralisatie en tariefvrijheid kernbegrippen. De wet geeft ruimte voor regionaal en lokaal maatwerk. De ov-chipkaart die in deze context is ingevoerd, betrof daarmee niet alleen een landelijk elektronisch kaartstelsel maar was ook nieuw beleid. Bij de ov-chipkaart staat voor mij de reiziger centraal. Dat is ook de reden waarom zaken nu in het NOVB zijn georganiseerd. Daarin zitten mensen die daadwerkelijk kunnen besluiten, onder leiding van een onafhankelijk voorzitter. Belangrijk is dat de reiziger centraal staat en dat er wat betreft de vervoerders een besluitvormend orgaan is. Ik wil nog wel meegeven dat ik eigenlijk wel onder de indruk ben van de inbreng van vrijwel alle fracties in eerste termijn. Eigenlijk zegt u tegen mij: wij vinden het heel goed dat alles goedschiks gaat maar als we in zijn algemeenheid kijken naar producten en tarieven moet er meer eenduidigheid komen en

meer druk op vervoerders om te zorgen dat de reiziger centraal staat. Eigenlijk vraagt u mij om een groot deel centraal te regelen; wat niet goedschiks gaat, kan kwaadschiks in een wet geregeld worden. Zoals ik het hoor, vraagt u mij ervoor te zorgen dat er geen excessen meer plaatsvinden. Dat betekent dat wanneer het in het NOVB niet lukt om op dat punt tot besluiten te komen, ik ga kijken wat ik bij wet kan regelen. Ik ga ervan uit dat ik die wet dan voor de volgende zomer naar de Kamer kan sturen.

Waar het gaat om de ov-chipkaart vind ik dat je van deur tot deur moet kunnen reizen en niet meer van station naar station. Dat station is namelijk gepasseerd. We hebben hier met z'n allen vastgesteld – en u hebt mij daar alleen maar in gesterkt – dat de reiziger centraal staat en dat het van deur tot deur moet. Waar is aangegeven dat excessieve prijsstijgingen, ook op regionaal niveau, niet zouden moeten kunnen, merk ik op dat ik daar niet over ga. De decentralisatie maakt dat de concessies en de prijzen wel degelijk regionaal bepaald worden, hetgeen gevolgen heeft. Er zijn namelijk meerdere vervoerders. Dus we moeten het er dan wel heel goed over hebben wat we centraal vast gaan leggen in een wet zodat we zeker weten dat een aantal dingen goed geregeld zijn en ook duidelijk is welke vrijheid we bij de provincies laten. Genoemde decentralisatie en tariefvrijheid hebben geleid tot een veelheid aan reisproducten. Ik ben ook bij TLS geweest; er zitten daar honderden verschillende reisproducten in de computer, waarvan slechts 19 producten 75% van de klandizie uitmaken. Dus dat betekent dat de overige 25% betrekking heeft op de andere 270 producten.

U weet net zo goed als ik dat de provincies weliswaar aangeven een kortingskaart te willen, maar dat de ene kortingskaart de andere niet is. Als we wat meer uniformiteit wat betreft de kortingskaart willen, zou dat via de provincies en de vervoerders kunnen, maar in uw pleidooi lees ik eigenlijk de vraag om het landelijk in te kaderen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik zie dat de Staatssecretaris een vrij brede opening biedt. Kan zij in een brief aangeven welke zaken zij in het wetsvoorstel wil gaan regelen voordat zij daadwerkelijk met dat wetsvoorstel naar de Kamer komt, zodat wij iets van een overzicht hebben? Op basis van dat overzicht kunnen we er hier dan verder over discussiëren, aangezien het nogal ingrijpend kan zijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb in de Hoofdlijnennotitie aangegeven waar ongeveer de grenzen liggen, maar ik kan het wel voor u verder uitwerken. Daarin zal ik ook meenemen hoe het NOVB daarnaar kijkt.

De **voorzitter**: Dan stel ik voor dat dit meteen wordt meegenomen in de kerstbrief, zodat we de antwoorden op alle vragen bij elkaar hebben.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dit is wel een vrije interpretatie van de staatsecretaris. We hebben een aantal punten aangekaart waarvan het goed zou zijn om er meer regie op te voeren. Samen met de ChristenUnie heb ik gesproken over het openbreken van de markt voor de ov-chipkaart. Die opening biedt de Staatssecretaris ook in haar brief. Het gaat er dan om dat de markt zichzelf reguleert. Via providers gaat men dan kilometers inkopen et cetera, wat ook in het buitenland al gebeurt. De ov-chipkaart is nog maar het begin van de ontwikkeling. Dat wil overigens niet zeggen dat de Staatssecretaris nu gaat voorschrijven wat de kaders zijn waarbinnen deze providers mogen opereren. De heer Hoogland vraagt terecht om een brief. Ik zou daaraan voorafgaand graag een rondetafelgesprek willen hebben met deskundigen, waarbij we ook voor input kunnen zorgen en we een richting van denken kunnen aangeven ten aanzien van de vraag wat we eigenlijk verwachten van de ov-chipkaart 2.0. Centraliseren gaat mij in ieder geval iets te ver. Ik snap dat de Staatssecretaris een

bepaalde doorzettingsmacht wil hebben, maar laten we vooral eerst even nagaan hoe we het precies gaan doen.

De **voorzitter**: Ik vind het wat ingewikkeld om die suggestie over het rondetafelgesprek nu te betrekken in dit overleg met de Staatssecretaris, aangezien dit iets is waar we zelf over gaan als Kamer. Zo'n rondetafelgesprek kunnen we te allen tijde zelf organiseren.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kom zo meteen nog wel terug op het voorstel dat u hebt gedaan, maar ik stel het bewust zo scherp omdat we natuurlijk gezegd hebben dat als het niet goedschiks kan, het dan maar kwaadschiks moet. Als het goedschiks niet lukt, is vervolgens de vraag waar we de grens leggen bij kwaadschiks en hoe we tot een wetsvoorstel kunnen komen waar u allen achter kunt staan. Ik zeg toe dat ik met een brief met een vervolgstap kom, waarin ik duidelijker zal aangeven waar de dilemma's liggen en wat wel en niet in een wet zou kunnen worden opgenomen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Wat betreft dat rondetafelgesprek hebt u natuurlijk een punt, voorzitter. Ik neem aan dat we er morgen in de procedurevergadering dan verder over kunnen spreken. De Staatssecretaris mag altijd met een brief komen waarin ze aangeeft hoe ze een en ander zou willen uitwerken. Wij zullen daar vervolgens goed naar moeten kijken. Maar dat er vanuit deze commissie sprake zou zijn van een signaal richting de Staatssecretaris om alles te centraliseren, gaat mij toch iets te ver. Dat punt wil ik toch even gemaakt hebben.

De **voorzitter**: Ik hoor hierin geen echte vraag.

De heer **De Rouwe** (CDA): De Staatssecretaris maakt het nu wel een beetje bont.

Mijn pleidooi was in ieder geval niet meer centralisatie. Ik denk dat de Staatssecretaris twee fundamentele zaken door elkaar haalt. Er is in dit parlement aan de orde geweest – er is ook een motie van een partijgenoot van mij over ingediend – dat we wellicht een aantal dingen nationaal moeten regelen. Over welke dingen dat precies zijn, zien we graag de brief tegemoet. Die was overigens al toegezegd, maar dat terzijde. Het tweede punt betreft de vraag wat de toekomst is van de ov-chipkaart. Daar gaat volgens mij de kritiek vandaag over en daar wordt volgens mij nu een beetje aan voorbijgegaan. Volgens mij hoor ik hier veel partijen zeggen: de toekomst van de ov-chipkaart van tien jaar geleden is niet het verhaal voor straks. Ik zou de Staatssecretaris echt willen verzoeken om hier niet aan woordspelletjes te doen of om door andere onderwerpen erbij te halen de Kamer een beetje met een kluitje in het riet te sturen, maar om aan te geven wat volgens haar de toekomst van de ov-chipkaart is. Het pleidooi is hier volgens mij heel erg duidelijk: hef op die dominante positie van een of twee partijen en zorg dat het een open bankensysteem wordt in plaats van het huidige gesloten bankensysteem. Kan de Staatssecretaris daarop inhoudelijk ingaan?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat over die woordspelletjes werp ik verre van mij. Ik wil het graag met u scherp stellen om te kijken of we stappen vooruit kunnen zetten en we een aantal concessieoverstijgende problemen kunnen oplossen. Zoals eerder gezegd, staat de reiziger centraal. We constateren tegelijkertijd dat er nu problemen liggen die in het nadeel uitwerken van de reiziger. Over de toekomst van de ov-chipkaart kom ik zo direct te spreken waar het gaat om TLS, de inrichting en de stappen die daarbij gezet moeten worden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dan zou ik graag straks daarover mijn opmerking willen maken, want dit is een fundamenteel punt.

De **voorzitter**: U krijgt daar straks de gelegenheid voor.

De heer **Bashir** (SP): Ik merk dat de Staatssecretaris een opening wil bieden om de chaos in de ov-chipkaartwereld aan te pakken. Of je dat centralisatie noemt of regievoering maakt mij dan niet zo veel uit. Het gaat mij erom dat er nu eindelijk orde op zaken wordt gesteld. Mijn verzoek aan de Staatssecretaris is dan ook om in de door haar toegezegde brief ook in te gaan op de landelijk vastgestelde tarieven of in ieder geval de maximumtarieven, zodat de reiziger weet waar hij aan toe is. Nederland is niet zo groot. Als je ergens naartoe wilt, passeer je vaak meteen al twee of drie regio's, zonder dat je van tevoren weet hoeveel dat ritje je gaat kosten.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik neem de tarieven daarin ook mee. Als partijen er onderling niet uitkomen, wil ik kunnen ingrijpen. Daarvoor pas ik de Wet personenvervoer aan. Zo kan ik nationaal publieke belangen borgen waar zelfregulering tekortschiet. Met u wil ik aftasten hoe we verder kunnen gaan om te zorgen dat als er een wetsvoorstel ligt dat ook een goed wetsvoorstel is.

De heer **Bashir** (SP): Dank voor die toezegging. Misschien moeten we overigens een stapje terug doen, in de zin dat we nagaan of de zelfregulering waar we al tien jaar mee bezig zijn, gewoon niet gefaald heeft. Nu kiest de Staatssecretaris ervoor om de markt met een oplossing te laten komen. Als de markt met een oplossing had willen komen, was die daar de afgelopen tien jaar wel mee gekomen. Dus mijn vraag is waarom we nog een keer die hele systematiek doorlopen, waar we iedere keer zien dat de politiek toch weer moet ingrijpen. Is het niet veel efficiënter en effectiever als de Staatssecretaris zelf de kaders dienaangaande heel duidelijk aangeeft?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik denk dat het onverstandig zou zijn om de vervoerders en de concessiehouders er niet bij te betrekken. De markt moet het oplossen waar er imperfecties zijn en waar de markt dat niet oplost, heeft de Kamer mij een duidelijke opdracht meegegeven, namelijk om het bij wet te regelen als het goedschiks niet lukt. Daar probeer ik langzaam maar zeker meer invulling aan te geven, ook om het NOVB te laten voelen dat er besluiten genomen moeten worden en dat wanneer die niet genomen worden, ik een andere weg in zal slaan.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Het idee van een rondetafelgesprek spreekt mij enorm aan, want het is toch best wel een voorstel dat de VVD en de ChristenUnie hier hebben gedaan.

Ik werd verder even getriggerd door de opmerking van de heer Bashir dat het hem eigenlijk niet zo veel uitmaakt of we het hier nu hebben over centralisatie of regievoering. Ik vind dat toch wel een belangrijk onderscheid. We moeten inderdaad oppassen dat we niet te veel naar ons toe trekken. Ik ben dan ook heel blij dat er een brief komt van de Staatssecretaris aan de hand waarvan wij hierover de verdere discussie kunnen voeren.

De **voorzitter**: En uw vraag is?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik moet u opbiechten dat ik eigenlijk geen vraag heb. De Staatssecretaris begon haar verhaal met te zeggen dat ze bevoegdheden naar zich toe wil trekken en dat zij aan de slag wil met wetgeving. Ik wil hier wel heel duidelijk aangeven dat de ChristenUnie een

zekere mate van regievoering belangrijk vindt en dat het goed is dat op rijksniveau de randvoorwaarden worden geschetst waarbinnen de markt goed kan opereren. Dat er dan verschillende providers zijn voor de nieuwe ov-chipkaart, lijkt ons prima. Dan is er de Autoriteit Consument & Markt die op de prijzen kan letten. Volgens mij behoeven we dat dan niet op rijksniveau te regelen met elkaar.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dank voor de nuance die u aanbrengt. Het is heel belangrijk dat de regievoering goed is en dat er draagvlak is. Het heeft geen enkele zin iets door te drukken wat uiteindelijk niet op een breed draagvlak kan rekenen.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd waarom ik geen doorslaggevende stem heb in het NOVB. Om de besluitvormingsstructuur van het NOVB te versterken, is bewust gekozen voor een onafhankelijke voorzitter zonder stem in de besluitvorming. Als concessieverlener ben ik namelijk ook partij. Alle partijen hebben zich gecommitteerd aan het model van geconditioneerde zelfregulering en zijn bereid om besluiten zo nodig achteraf bindend vast te leggen. Er zitten partijen aan tafel die ook beslissingen kunnen nemen en die uit kunnen voeren. Ik vind het heel belangrijk dat op het moment dat zij daar beslissingen nemen, zij ook bereid zijn die vast te leggen. We hebben gezamenlijk spelregels afgesproken over de werkwijze. In aanvulling hierop biedt het in gang zetten van het wetgevingstraject die eventueel benodigde doorzettingsmacht, die regie waar u om vraagt. Het gaat dus om de combinatie van slagvaardige besluitvorming en het creëren van wettelijke doorzettingsmacht.

Mevrouw De Boer heeft verder gevraagd hoe ik de wettelijke doorzettingsmacht zie en in welke situaties ik dat instrument zal gaan inzetten. Ik kan een aantal voorbeelden noemen. Zo kan ik die wetgeving gebruiken voor het verankeren van belangrijke regelingen waarover concessiepartijen in het NOVB het eens zijn geworden, zoals over tarieven of producten. Ook kan ik de wetgeving gebruiken voor het afdwingen van maatregelen in kwesties van nationaal belang die in het NOVB niet of niet tijdig worden opgelost.

Ik zal in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel uitwerken hoe zelfregulering en de wetgeving zich procesmatig tot elkaar verhouden. Ik zal hierin ook stappen beschrijven die ik met andere partijen zal doorlopen om tot een afweging van en beslissing over de inzet van regelgeving te komen.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd hoe ik die doorzettingsmacht in de wet zie en of ik niet te ver ga. Het is mijn uitgangspunt dat over landelijke kwesties op landelijk niveau tussen bevoegde overheden moet kunnen worden besloten. De decentrale bevoegdheden van de Wet personenvervoer blijven daardoor zo veel mogelijk in stand, want die zijn er wel natuurlijk. Wij hebben gekozen voor die organisatiestructuur en het is niet mijn bedoeling om met de wet de decentralisatie terug te draaien. Ik zie de heer De Rouwe lachen. Ik zie dit maar als instemming en een non-verbale interruptie.

De keerzijde van lokaal en regionaal maatwerk is dat vervoersarrangementen voor concessiegrensoverschrijdende reizigers niet altijd goed op elkaar aansluiten. Dat is nu precies een van de problemen die wij in het NOVB voor een deel moeten oplossen. Concessieoverstijgende problemen mogen er niet zijn en de ov-chipkaart moet van deur tot deur gelden. Die uitgangspunten moeten de basis vormen voor de besluiten in het NOVB van alle organisaties die bevoegd zijn om dergelijke besluiten te nemen. Zij moeten die daadkracht tonen. Is er geen daadkracht, dan zal ik het heft in handen nemen en dat via de wet regelen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Horen daar dan ook kortingsproducten van deur tot deur bij?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb al gezegd dat er verschillende kortingsproducten zijn. Iedere provincie heeft bijvoorbeeld een kaart voor 60-plussers. Bij de een mogen 60-plussers tussen 09.00 uur en 14.00 uur reizen en bij de ander mogen mensen van 61 jaar en ouder tussen 08.00 uur en 17.00 uur reizen. Dit werkt allemaal op elkaar in. De vraag is of partijen uiteindelijk bereid zijn om tot één product te komen. Mijn antwoord op die vraag zou ja zijn, want dat is duidelijk en logisch voor de reiziger. Blijkbaar denkt een aantal partijen dat zij net iets anders neerzetten wat aantrekkelijk is voor de reiziger. Die discussie moeten wij met zijn allen voeren, want de leden spreken mij aan op het feit dat al die producten niet op elkaar aansluiten en dat de reizigers door de bomen het bos niet meer zien. Zij spreken mij echter tegelijkertijd aan op het feit dat de reiziger voorop moet staan, dat er marktwerking moet zijn en dat tegemoet moet worden gekomen aan de wensen van de reiziger. Wij moeten gezamenlijk kijken hoe wij daaruit komen, want dit kunnen totaal verschillende signalen zijn. In het belang van de reiziger moeten daarvoor oplossingen worden gevonden. Het gaat dan niet om ingrepen in de dagelijkse bedrijfsvoering, maar om wettelijke vereisten waaraan het vervoersaanbod moet voldoen. Ik zie aanvullende wetgeving als een stok achter de deur als de samenwerking in het NOVB stagneert. Het is echter niet alleen een sanctie, maar ook een middel dat ik zal inzetten. Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd of het toezicht door de ACM wetgeving overbodig maakt. Het is en-en. De ACM kan geen effectieve rol spelen als er geen spelregels zijn voor een transparante toegang tot de ov-markt van nieuwe aanbieders en nieuwe producten ten behoeve van de reiziger. Die specifieke spelregels voor een goed functionerende ov-markt worden in wetgeving vastgelegd en daar houdt de ACM toezicht op.

Bijna alle woordvoerders hebben vragen gesteld over TLS. Ik zal eerst aangeven wat mij met de herpositionering van TLS voor ogen staat. Ik streef naar een structuur waarin alle vervoerders met een concessie in Nederland zijn vertegenwoordigd opdat zij samen sturen op een efficiënte en transparante kassa van het ov. De positionering van TLS moet dus zodanig zijn dat het een goede uitvoeringsorganisatie is en dat verbeteringen in concrete resultaten worden omgezet. TLS moet zo efficiënt mogelijk werken zodat er geen onnodige meerkosten zijn voor reizigers en vervoerders. Daarnaast moeten innovatieve producten kunnen worden gerealiseerd van bijvoorbeeld aanbieders van mobiliteitskaarten. De eerste stap is dat alle vervoerders een intentieverklaring tekenen. Ik stel daarnaast via de wet regels aan de ov-betalmarkt zodat er nieuwe toetreders kunnen komen.

Welke taken van TLS vervolgens aan de markt kunnen worden overgelaten, is ter besluitvorming van alle vervoerders die in de nieuwe organisatievorm zitten. Nu wordt gezegd dat TLS van de NS is. Ik heb inmiddels ook een aantal andere partijen gesproken. Ik denk dat het belangrijk is dat eerst alle vervoerders worden betrokken bij de organisatie van TLS. Van daaruit kan dan worden bekeken welke ontwikkelingen er mogelijk zijn, onder andere voor aanbieders van mobiliteitskaarten.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Je kunt de vervoerders daar volgens mij niet toe dwingen. Ik stel voor dat wij goed nadenken over de vraag wat wij willen met de ov-chipkaart. Welke kant moet het opgaan? Ik heb zojuist al gesproken over de ov-chipkaart 2.0. De inhoud wordt gevolgd door de vorm waarin wij dit soort dingen organiseren. TLS kan best een basis zijn, maar ik ben van mening dat je de vervoerders niet kunt dwingen om toe te treden tot TLS. De Staatssecretaris zei zojuist al dat je moet kijken naar de nieuwe vorm waarin dit wordt gegoten. Laten wij dan ook de vrijheid nemen om dit te doen. Laten wij eerst spreken over de vraag waar wij naartoe willen en vervolgens over de vraag hoe wij dat gaan doen.

Staatssecretaris **Mansveld**: TLS is er. Ik ben van mening dat alle vervoerders daartoe zouden moeten toetreden zodat er een gezamenlijke verantwoordelijkheid en een gezamenlijke inhoudelijke inbreng komen. Dan zijn er geen partijen die er wel en partijen die er niet in zitten, want de partijen die er niet in zitten, vinden van alles van de partijen die er wel in zitten. Zij zijn van mening dat TLS zich anders zou moeten ontwikkelen. Iedereen heeft een eigen mening en ik denk dat het belangrijk is dat men er gezamenlijk voor gaat staan. Dan kan er een goede inbreng worden geleverd, welke vervoerder daar ook spreekt.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Laat ik het dan maar heel kort en krachtig vragen: wij gaan de partijen toch niet dwingen om toe te treden tot TLS?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb het woord «dwingen» niet gebruikt. Wij kunnen de partijen niet dwingen, maar ik kan hen wel aanspreken op hun verantwoordelijkheid. Op het moment dat zij veel kritiek hebben – en die partijen zijn er – moeten zij hun verantwoordelijkheid nemen en de ruggengraat tonen om partij te worden, daar hun inbreng te leveren en de toekomst van de ov-chipkaart en TLS te bespreken. Dat is dan het platform waarop iedereen aanwezig is. Ik hoop dat alle partijen die dan deelnemen in TLS, ook beseffen welke kracht zij kunnen genereren in een stap voorwaarts voor de ov-chipkaart.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vrees dat de Staatssecretaris op een dood spoor komt als zij blijft focussen op TLS. Het kan toch ook de Staatssecretaris niet zijn ontgaan dat er heel veel kritiek is op TLS en dat er heel veel vraagtekens kunnen worden geplaatst bij de efficiëntie en de innovatieve ontwikkelingen? Hopen of dwingen – het zit er ergens tussen in – dat andere partijen die juist daarop kritiek hebben, daarvan onderdeel gaan uitmaken, is misschien wat naïef. Zou zij niet eens los van TLS moeten kijken naar een nieuw ov-product? Volgens mij is dat voor een deel ook het pleidooi van de VVD en de ChristenUnie, net als van het CDA.

Staatssecretaris **Mansveld**: TLS is geen doel, maar een middel voor precies wat de heer De Rouwe nu zegt: de toekomst van en de visie op de ontwikkeling van de ov-chipkaart of iets anders. Daarom is het zo belangrijk dat al die partijen aan boord zijn. Wij kunnen TLS en de huidige situatie niet wegmoffelen. Het is belangrijk dat men een gezamenlijk platform heeft van waaruit men verder denkt. Ik zie TLS dus niet als doel maar als middel.

De heer **De Rouwe** (CDA): Er is al een platform: het NOVB. Daar heb je geen verplichte aansluiting bij TLS voor nodig. Ik lees in alle stukken, in alle documenten, in het position paper, de Hoofdlijnennotitie, enzovoort steeds weer TLS. De opmerking van de Staatssecretaris dat TLS een middel is en niet zomaar kan worden opgedoekt, bevestigt alleen maar dat zij op dood spoor zit en te veel blijft hangen op TLS. Zij staat niet open voor een compleet nieuwe fundamentele kijk op een ov-chipkaart. Ik blijf de vraag herhalen: wat kan de Staatssecretaris zeggen over het huidige gesloten bankensysteem? Staat zij open voor een open bankensysteem zodat de markt veel vrijer wordt, er meer innovatie komt en veel meer flexibiliteit mogelijk wordt? Die vraag blijft zij echt ontwijken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het NOVB gaat over beleid; daar zitten ook al die partijen in. TLS gaat over de uitvoering. Het is dus een vehikel, een middel en niet het doel. De heer De Rouwe spreekt over een open bankensysteem. Dat zou uitstekend kunnen als partijen zich verbinden en gezamenlijk de uitvoering gaan regelen. Als zij gezamenlijk een visie opstellen, is TLS voor mij een middel en geen doel. Ik herhaal dit, want daarmee kom ik volgens mij volledig tegemoet aan de vraag. TLS is niet

het heilige middel, nee, het is de uitvoering. Ik vind het belangrijk dat alle partijen bij die uitvoering betrokken zijn en daar in gezamenlijkheid verder kunnen, onder andere om te kijken naar een open bankensysteem en andere providers; alle mogelijkheden zullen daaruit moeten voortkomen. Dat vind ik belangrijk en ik vind het belangrijk dat alle vervoerders daar gezamenlijk in staan, schouder aan schouder. Een van de problemen bij alle concessieoverstijgende zaken is immers de communicatie tussen vervoerders, het feit dat wij verschillende decentrale concessieverleners hebben. Die partijen moeten alle opgelijnd zijn voor hetzelfde doel: de reiziger. Excessen bij reizen tussen gebieden moeten worden voorkomen. Concessieoverstijgende problemen moeten gezamenlijk worden opgelost. De vervoerders spelen daar een zeer belangrijke rol in.

De **voorzitter**: Ik vraag om iets compactere antwoorden, want wij willen om 19.00 uur klaar zijn en ook nog een tweede termijn hebben.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Is de Staatssecretaris het ermee eens dat de functie van TLS veel beperkter kan als je toegaat naar een open markt? Ik bedoel daarmee dat TLS zich vooral zal richten op de techniek, op de paaltjes op de stations, en dat de bankfunctie bij de vervoerproviders komt te liggen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het gaat om de functies die in TLS zitten. Wellicht kunnen enkele functies later worden afgesplitst of anders worden geregeld. Ik zie daar allerlei mogelijkheden voor, maar eerst moeten wij de zaak bij elkaar brengen. Iedereen moet aan boord zijn en dan kunnen wij kijken hoe wij het verder organiseren, wat kan worden afgesplitst, wat op een andere manier kan worden gedaan, wat in de markt kan worden gezet. Providers, open bankensysteem, alles kan dan worden bedacht. Dan is de sky the limit, dan kan een stap naar voren worden gezet.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Alle vervoerders aan boord en iedereen aan tafel. Dat is een loffelijk streven, maar wat mij betreft gaan op een gegeven moment die deuren open en kiezen wij voor een open markt waarop ook aanbieders zoals de ANWB en bol.com en noem maar op, vervoerskilometers kunnen gaan aanbieden. Is dat de open markt die de Staatssecretaris voor ogen staat? Ik vind dat zij nu toch wat omfloerst over deze zaken spreekt. Ik krijg graag duidelijkheid.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is precies wat ik voor ogen heb.

De heer **Klein** (50PLUS): Dat doel is mooi en uiteindelijk is TLS het middel, maar in hoeverre zijn de investeringen die nu zijn gedaan door de huidige partijen van TLS, een rem op de creatie van een open situatie? De Staatssecretaris spreekt over een visie, mogelijkheden en ruimdenkendheid, maar hoe verhoudt een en ander zich met de realiteit? De Staatssecretaris kan die openheid creëren, maar de realiteit is dat er zo veel geld in zit en dat partijen misschien liever op de huidige weg voortgaan. Ik zou dat graag gescheiden zien.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is een terechte vraag van de heer Klein. Er moet herfinanciering plaatsvinden en daarvoor moet een model worden gevonden. Ik heb al eerder toegezegd dat ik de Kamer daarin zal meenemen en dat ik dit model aan haar zal voorleggen. Ik kom daar binnenkort op terug; dat zal ook voor het kerstreces gebeuren. De heer De Rouwe heeft gevraagd of het klopt dat TLS verlies lijdt en wie de rekening zal betalen. TLS is een private onderneming met een eigen bedrijfsvoering. In het kader van de herpositionering van TLS is een onafhankelijke waardebeoordeling uitgevoerd. Ik heb overigens de indruk dat TLS inmiddels geen verlies meer draait nu de ov-chipkaart steeds meer

wordt gebruikt; ik heb zelfs vernomen dat TLS al twee of drie jaar in de zwarte cijfers zit. Op die feiten kan ik bij de Kamer terugkomen. De herfinanciering wordt momenteel nader uitgewerkt. Ik heb al gezegd dat ik de Kamer daarover, conform de motie-Haverkamp, schriftelijk zal informeren. Indien daaraan behoefte bestaat, kan ik ook een technische briefing verzorgen.

Er zijn veel vragen gesteld over een aantal concessieoverstijgende onderwerpen en producten. Ik zal ingaan op de toegankelijkheid, ov-tarieven en -producten en de langeafstandskorting. De heer Hoogland heeft gezegd dat reizigers door de bomen het bos niet meer zien en dat in de wet een maximaal aantal producten zou moeten worden vastgelegd. Hij heeft gevraagd of ik daarin een taak voor mijzelf zie weggelegd. Ik ben het met de heer Hoogland eens dat het huidige aanbod voor de reiziger versnipperd is. Ik heb daar al het een en ander over gezegd. Reizigers hebben behoefte aan meer samenhang en een overzichtelijk aanbod over de grenzen van concessiegebieden heen. Onder opdrachtgeverschap van het NOVB werken wij aan een sectorbrede, overzichtelijke, landelijke ov-productenportfolio. Ik wil partijen de ruimte geven om in dit traject tot een gezamenlijke portfolio te komen, goedschiks, maar ik heb gezegd welke kant ik zal opgaan als dit niet lukt.

De heer Bashir vraagt om landelijk vastgestelde tarieven. Met de wetgeving wordt het mogelijk om nadere regels te stellen aan producten en tarieven. Ik denk daarbij aan het vaststellen van bijvoorbeeld een maximumstijging van de tarieven. Er is gesproken over een extreem percentage, namelijk een prijsstijging van 33%. Dat is natuurlijk onmogelijk. Als je naar de supermarkt gaat en je ziet daar zo'n prijsstijging, sta je waarschijnlijk direct aan de counter met de vraag of dat wel klopt. Ik wil niet de hoogte van de tarieven bepalen. Vooruitlopend op de wet wordt onder opdrachtgeverschap van het NOVB gewerkt aan een landelijke, overzichtelijke productportfolio. Het NOVB is pas gestart en er zijn veel concessieoverstijgende problemen. Daarom lijkt het mij belangrijk dat de Kamer het werkprogramma van het NOVB ontvangt opdat zij een overzicht heeft van de zaken waarmee het NOVB zich bezighoudt. In het NOVB zitten partijen die de leden allemaal kennen. Zij kunnen hen daarop aanspreken en zij kunnen mij aanspreken op dat programma.

De heer Hoogland heeft gevraagd wat ik doe tegen extreme prijsstijgingen in het ov; mevrouw Dik heeft hem daarin gesteund. Ik heb al gezegd dat ik dit een terecht punt vind. Het is onwenselijk dat er zulke grote prijsstijgingen zijn. Het NOVB zal hierop terugkomen. De leden zullen dit ook terugvinden in het werkprogramma.

Mevrouw De Boer heeft gesproken over de tariefstijging van het jaarabonnement op het traject Rotterdam–Den Haag. Zij heeft gevraagd waarom de prijzen zo zijn gestegen en hoe die prijsstijging zich verhoudt tot de afspraken in de concessie. Die prijsstijging is het gevolg van het afschaffen van het stad/streek-supplement door de regionale vervoerders en de decentrale overheden. Daardoor kunnen reizigers geen gecombineerd product meer kopen, in dit geval een trajectabonnement van de NS met zo'n stad/streek-supplement, en moeten zij bij iedere vervoerder separaat een abonnement aanschaffen. Over de tarieven voor het reizen in het openbaar vervoer zijn afspraken gemaakt in de lopende vervoerconcessie en die afspraken verschillen voor de afzonderlijke regionale gebieden. Dat is dan weer het gevolg van de decentralisatie en de tariefvrijheid die met de wet in gang is gezet. In het NOVB is inmiddels de basis gelegd voor een gezamenlijke visie die moet leiden tot een breed portfolio waardoor dit niet meer kan voorkomen. Ik verwacht dat wij hiermee tegemoetkomen aan de behoefte van de reiziger aan meer samenhang en een overzichtelijker aanbod van tarieven en producten over de grenzen van concessiegebieden heen. Ik spreek nu over de

behoefte van de reiziger, maar ik denk daarbij ook aan de behoefte van de Tweede Kamer.

Mevrouw De Boer heeft verder gevraagd hoe kan worden verklaard dat een NS-kaartje voor binnenlands vervoer in België goedkoper is dan in Nederland. Ik had dit feit al eerder geconstateerd. Ik zal het volledige antwoord weergeven, want het is redelijk logisch hoe dit tot stand is gekomen. Op basis van de vervoerconcessie past de NS de tarieven jaarlijks aan aan de inflatie en de vergoeding voor het gebruik op het spoor. De hoogte van de landelijke inflatie wordt jaarlijks op Prinsjesdag vastgesteld. De NS moet de prijsaanpassingen echter vóór 1 augustus doorgeven voor de internationale verkoop. De NS gebruikt daar een ander tarief voor. De Europese vervoerders hebben afgesproken dat zij op uiterlijk 15 september aan elkaar de tarieven doorgeven. Dat is allemaal nog steeds voor Prinsjesdag. Om dit goed te voorbereiden, is binnen NS Hispeed de regel dat uiterlijk begin augustus de tarieven voor de NS-trajecten in de internationale afgifte moeten zijn vastgesteld. NS Hispeed gebruikt een tarief per 1 januari. Op dat moment ontstaat er dus een verschil. Daarom grijpt NS Hispeed voor de internationale verkoop terug op de NSR-prijzen per 1 januari van het lopende jaar. De NMBS hanteert op dit moment dus de NS Hispeed-prijzen voor internationale afgifte 2013 die zijn gebaseerd op de prijzen van 1 januari 2012. Hierdoor kan er een verschil optreden in de prijs van de kaartjes. Dit wordt simpelweg veroorzaakt door de deadlines waarop tarieven worden vastgesteld. Ik wens en hoop dat dit verschil zo klein mogelijk blijft. Een aantal woordvoerders heeft vragen gesteld over de Hanzelijnconcessieafspraken. Zij wijzen erop dat reizigers op de Hanzelijn het lange traject betalen en vragen hoe dit zich verhoudt tot de afspraken in de concessie. Mevrouw De Boer heeft ook nog gevraagd of dit gewijzigd beleid is. In maart 2013 heb ik hierover al schriftelijke vragen beantwoord. De NS bepaalt de tarieven met behulp van tariefeenheden en dus niet aan de hand van de afstand en kilometers. Bij de inpassing van de Hanzelijn in het tariefsysteem ontstonden er meer reisalternatieven tussen bijvoorbeeld Zwolle en Amsterdam – je kunt nu via de Hanzelijn, maar ook via de Veluwe – en de route via de Hanzelijn is korter. Toepassing van het principe dat de reizigers in principe de kortste route betalen, zou ertoe leiden dat het tarief van de kortere Hanzelijn ook op de route via de Veluwe zou moeten worden betaald. Dat zou tot inkomstenderving leiden bij de NS. Daarom is het tarief op de Hanzelijn aangepast aan het tarief dat reeds op de oude route werd betaald. Het tarief is dus niet verhoogd; men betaalt het tarief van de oude route via de Veluwe. Het tariefsysteem van de NS is al sinds de start van de huidige concessie onveranderd. Er is dus geen sprake van nieuw beleid.

De heer Bashir heeft een vraag gesteld over de langeafstandskorting op basis van het starttarief van de vervoerders. Hij heeft gevraagd wie het straks nog snapt als de prijzen voor de heenreis anders zijn dan die voor de terugreis. Ik ben het ermee eens dat de tarievenverschillen complex zijn. Gelukkig vinden de vervoerders dat ook. De vervoerders kiezen voor een landelijke afstandskorting als landelijk systeem. Dit is in het NOVB besloten. Dit is ook de wens van de consumentenorganisaties en wordt op dit moment verder uitgewerkt. Het wordt geagendeerd in het NOVB en ik hoop dat hierover begin volgend jaar meer duidelijkheid bestaat. Ik zal dit dan met de Kamer delen.

Mevrouw Dik sprak over het enkelvoudige in- en uitchecken. Zij wilde mij zelfs met een bijl naar het station sturen om de paaltjes om te hakken. Gek genoeg ben ik nooit iemand geweest die met bijlen of andere dingen ging gooien. Dat liever niet, maar ik begrijp dat zij wil dat er een einde komt aan de onwil van de vervoerders om enkelvoudig in- en uitchecken mogelijk te maken. Alle partijen in het NOVB, dus ook de vervoerders, hebben het besluit genomen om een gefaseerde aanpak voor enkelvoudig in- en uitchecken te organiseren. De invoering is complex en brengt veel

onzekerheden met zich. Ook de heer Meijdam heeft hierop gewezen. Hij heeft gezegd dat dit een stip op de horizon moet zijn. Nu worden maatregelen genomen om de overstap van reizigers te vergemakkelijken. Zo investeren de vervoerders nu al in de inrichting van en communicatie op stations. Ze passen actief andere oplossingen toe. Na een jaar volgt een evaluatie en een besluit in het NOVB over de implementatie van enkelvoudig in- en uitchecken. Het lijkt mij nu net nog iets te vroeg om de paaltjes om te hakken.

Mevrouw Van Tongeren en mevrouw Dik hebben gevraagd waarom ik dit niet afdwing. De commissie-Meijdam heeft gezegd dat enkelvoudig in- en uitchecken mogelijk technisch maakbaar en financieel haalbaar is. Het is echter technisch heel complex en dit zal niet zonder onzekerheden verlopen. Het advies van de heer Meijdam is om dit als stip op de horizon te zien en op basis van een evaluatie de daadwerkelijke implementatie te bezien. Ik herhaal dit advies van de commissie-Meijdam, omdat het natuurlijk geweldig is om een stip op de horizon te hebben en te streven naar snelle realisatie, maar dat moet wel maakbaar zijn. Alle partijen erkennen dat het huidige overstapprobleem voor de reiziger moet worden aangepakt. Aan de hand van een haalbaarheidsstudie en het advies van de commissie-Meijdam heeft het NOVB besloten tot een gefaseerde aanpak. De invoering is complex; dat laat de commissie ook zien. Ik denk dat een oplossing gezamenlijk tot stand moet komen. Wij hebben nu eenmaal een aantal vervoerders die moeten samenwerken en afspraken moeten maken. Hoezeer de leden ook willen dat ik de regie voer op allerlei concessieoverstijgende problemen, de vervoerders zullen er ook van doordrongen moeten zijn dat zij moeten afstemmen en dat zij de besluiten vervolgens in hun eigen beleid moeten invoeren.

De vervoerders hebben besproken dat zij starten met maatregelen om de overstap gemakkelijker te maken. Het NOVB monitort de voortgang. Wij zullen dat evalueren en er wordt bekeken in hoeverre enkelvoudig in- en uitchecken realistisch is. Ik houd vast aan het besluit van het NOVB om die stap te zetten. Ik zie beweging bij de vervoerders. Ik zie ook dat men de schouders eronder wil zetten en besluiten wil nemen. Ik hoop dat zij die besluiten ook werkelijk zullen nemen. Dat scheelt mij wetgeving.

Een volgend punt is de toegankelijkheid van de ov-chipkaart. De heer Hoogland heeft gevraagd hoe ik ervoor zorg dat mensen met een beperking goed en plezierig met de ov-chipkaart kunnen reizen en of ik dit voor hen laagdrempeliger kan maken. Ik vind dat alle reizigers – dus ook reizigers met een functiebeperking – goed en plezierig met het openbaar vervoer moeten kunnen reizen. Inmiddels zijn al diverse maatregelen genomen om het reizen laagdrempeliger te maken. Maandelijks wordt een papieren transactieoverzicht opgesteld, er zijn een duidelijk voelbaar kenmerk op de kaart en een voorgeladen anonieme ov-chipkaart, en houders van een ov-begeleiderskaart die ervoor kiezen hun kaart op te laden bij de balie, hoeven hiervoor geen servicekosten te betalen. Thans worden afspraken gemaakt over de uniformiteit van boodschappen in beeld en geluid van de ov-chipkaartapparatuur. Als je het niet ziet, wil je natuurlijk hetzelfde biepje horen om de handeling te kunnen herkennen. Het uitgangspunt van de vervoerders is dat de kaartlezers altijd in of naast de loopstroom staan. Zij monitoren dit continu. Het is niet mogelijk om een vaste plaats voor alle stations te hanteren. Dat heeft natuurlijk te maken met de fysieke inrichting van de stations. NS en ProRail passen nu de blindengeleidelijnen, de ribbels op de grond, aan. Zij werken verder aan maatregelen om de herkenbaarheid van paaltjes en poortjes te verbeteren door middel van braille, kleur en letters. De heer Hoogland zegt dat een bordje € 1 kost. Ik neem dat mee. Als het zo simpel is, moet het gewoon gebeuren, maar ik vraag mij dan ook wel gelijk af waarom het dan nog niet is gebeurd.

Het onderwerp toegankelijkheid heeft de aandacht van het NOVB, maar het heeft zeker ook mijn aandacht.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd waarom blinden en slechtzienenden niet achteraf kunnen betalen. Zij veronderstelt dat dit toch niet zo moeilijk moet zijn. Dat vind ik een goede zin. Dit zou het uitgangspunt moeten zijn van alles wat wij bedenken: «Het kan toch niet zo moeilijk zijn.» Als blijkt dat het wel moeilijk is, dan lopen wij daar alsnog tegenaan. Het gaat echter om de wil die met die zin wordt onderstreept.

De spoorvervoerders hebben voor blinden en slechtzienenden de ov-chip-plus ontwikkeld. Deze kaart heeft het voordeel dat er niet hoeft te worden in- en uitgecheckt, hetgeen met de NS Business Card wel moet gebeuren. Met de ov-chip-plus reserveren reizigers vooraf telefonisch hun treinreis. De gebruikers zijn tevreden over dit product dat is ontwikkeld voor het spoor. Daaraan wil ik niets veranderen, maar de decentrale overheden, de vervoerders en de Oogvereniging hebben aangegeven dat de ov-chip-plus niet geschikt is voor bus, ov, tram en metro. Daar wordt nu naar gekeken. Nu wordt een oplossing voor reizen op rekening met in- en uitchecken en de mogelijkheid van correctie achteraf onderzocht. Het in de voortgangsbrief aangekondigde onderzoek Reizen op rekening heeft geen betrekking op de vraag of het technisch mogelijk is, want het is inderdaad niet zo moeilijk, maar op de vraag onder welke voorwaarden dit product kan worden aangeboden en door wie, en welke kosten hieraan verbonden zijn.

De overheden streven ernaar om begin 2014 duidelijkheid te hebben over de mogelijkheid van reizen op rekening voor blinden en slechtzienenden. Ik deel de mening dat dit eigenlijk nog sneller zou moeten. Ik zit daar ook bovenop, maar deze afspraak is nu gemaakt. Het NOVB houdt mij op de hoogte van de voortgang van een en ander.

De heer Klein heeft gevraagd waarom er geen ov-begeleiderskaart voor iedereen is. Dit is een concessieoverstijgend vraagstuk. Ik kan daar niet alleen over besluiten en dat zouden wij ook niet moeten willen. Ik zet me in het NOVB in voor een eventuele uitbreiding van doelgroepen voor specifieke producten voor blinden en slechtzienenden. Ik heb al gezegd dat de afweging plaatsvindt in het NOVB. Ik houd de Kamer op de hoogte van het werkprogramma, want het is belangrijk dat de leden kunnen inschatten welke voortgang wordt gemaakt en dat zij dat kunnen weergeven aan alle mensen die hen daarop aanspreken.

De voorzitter: Is de Staatssecretaris hiermee aan het einde van haar termijn gekomen?

Staatssecretaris **Mansveld:** Nee, ik heb nog een vraag over het NDOV en een paar overige vragen. Ik doe mijn best om die in twee minuten te beantwoorden.

In het kader van het project Nationale Data Openbaar Vervoer heeft de heer Hoogland gevraagd of vervoerders en overheden hierbij zijn betrokken. Er wordt gewerkt aan een samenwerkingsmodel van alle partijen, overheden, vervoerders, loketten en afnemers. Dit wordt in de komende periode vormgegeven. Ik geef er de voorkeur aan om aan te sluiten bij het NOVB, omdat daarin alle partijen vertegenwoordigd zijn die besluiten kunnen nemen, ook hierover. Dit onderwerp zou in eerste instantie niet daar op de agenda komen, maar ik heb daarom gevraagd omdat ik van mening ben dat partijen daarin stappen moeten zetten.

De heer **Hoogland** (PvdA): Horen wij er iets over als daar – ook in een ander gremium dan was verwacht – iets mee gebeurt?

Staatssecretaris **Mansveld:** Ik heb hoge verwachtingen van het NOVB; daar ligt een aantal concessieoverstijgende problemen dat moet worden opgelost. Ik wil dit ook graag op de agenda van het NOVB hebben. Het is belangrijk dat de leden het werkprogramma van de NOVB kennen, opdat zij zien dat dit duidelijk is en dat het termijnen bevat waardoor zij kunnen

rekenen op duidelijkheid over of de voortgang van een aantal zaken die daar worden besproken. Ik zal aan het NOVB vragen om in het werkprogramma zo duidelijk mogelijk te zijn over de termijnen en het programma zo transparant mogelijk te maken zodat de Kamerleden daarop kunnen koersen en de verwachtingen van het NOVB worden waargemaakt. Daarmee komt er ook druk op het werkprogramma, wat ertoe zal leiden dat er besluiten worden genomen. Besluiten die niet worden genomen, moeten dan worden toegelicht, is mijn persoonlijke mening.

De heer Bashir heeft gevraagd of ik het klassensysteem in de treinen wil afschaffen. In de concessie zijn geen klassen voorgeschreven. Het is aan de vervoerder wat hij aanbiedt aan de reiziger en hoe hij wil voorzien in de behoefte van de reiziger. Ik noem de stiltecoupé, eerste klas en tweede klas. In heel veel landen bestaat zo'n klassensysteem. Ik heb de wens om dit systeem op te heffen, nog niet eerder gehoord. Ik ben ook wel nieuwsgierig hoe de rest van de Kamer hierover oordeelt. Ik kan mij niet voorstellen dat er geen eerste klas meer is. Ik vraag mij af of de vraag van de heer Bashir in een werkelijke behoefte voorziet. Ik ben geneigd daarvan op dit moment geen werk te maken.

De **voorzitter**: Ik vraag de heer Bashir hierop in tweede termijn te reageren.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Mag ik een ordevoorstel doen? Wij hebben nu nog tien minuten voor dit overleg. Ik stel voor geen tweede termijn te houden. Mevrouw De Boer heeft de goede suggestie gedaan om een rondetafelgesprek te houden over de ov-chipkaart. U hebt er terecht op gewezen dat wij dit morgen bespreken, maar ik denk dat daarvoor een grote meerderheid is. Ik stel voor om de tweede termijn na het rondetafelgesprek te doen.

De **voorzitter**: Als een meerderheid van de leden daar prijs op stelt, kan dat.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik wil niet al te ingewikkeld doen, want het is inderdaad al laat, maar wij kennen het onderwerp van het rondetafelgesprek nog niet. Om dan nu al te zeggen dat daarna de tweede termijn moet plaatsvinden, gaat mij een beetje te snel.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb nog geen voorstel gezien voor een rondetafelgesprek. Ik kan daar dus nog geen oordeel over geven.

De **voorzitter**: Dat klopt ook. Het lijkt mij goed mogelijk om de discussie nu voorlopig af te ronden met een korte tweede termijn. Wij kunnen er bovendien voor kiezen om na het rondetafelgesprek een nieuw debat te voeren. Ik stel voor dat wij hierop terugkomen in de procedurevergadering.

De Staatssecretaris rondt haar betoog nu af.

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer Klein heeft erop gewezen dat het televisieprogramma De Rekenkamer heeft berekend dat de productiekosten van een kaart € 1 bedragen. Hij heeft gevraagd waarom de reiziger dan € 7,50 moet betalen. Een kaart bestaat uit meer dan alleen de productiekosten. Er moet een foto op en een chip in, de kaart moet gedistribueerd worden en er worden kosten gemaakt voor beheer en onderhoud. Het gaat niet alleen om het plastic.

De heer De Graaf heeft gevraagd waarom de reiziger € 11 moet betalen. Hij wil graag dat iedereen wat zilver in zijn binnenzak krijgt. In 2012 is de prijs voor de vervangende kaart verhoogd naar € 11. Dit bedrag geldt voor defecte, verloren en gestolen kaarten. TLS en de vervoerders hebben mij laten weten dat er extra servicehandelingen nodig zijn bij de uitgifte

van een vervangende kaart. Daarbij moet worden gedacht aan het overzetten van geldige abonnementen en andere reisproducten en aanpassing in het backofficesysteem. Tot de wijziging van 2012 werden deze kosten door de vervoerders genomen. Een reiziger kan er ook voor kiezen om een geheel nieuwe kaart aan te vragen, maar producten op de oorspronkelijke kaart als een abonnement worden dan niet op de nieuwe kaart overgezet. Er zijn dus keuzes voor de reiziger.

Mevrouw De Boer veronderstelt dat met het bundelen van doelgroepenvervoer veel efficiencywinst kan worden geboekt. Zij heeft gevraagd wat ik daaraan doe. Ik heb samen met mijn collega van VWS een onderzoek laten uitvoeren. Dit heeft de titel Krachten bundelen in het doelgroepenvervoer meegekregen. De mogelijkheden van bundeling van alle soorten vervoer en van integratie met het gewone ov zijn onderzocht. Wij hebben daar op 5 juli verslag van gedaan in een gezamenlijke brief aan de Kamer. Een van de mogelijkheden voor bundeling is de zogenaamde regiecentrale. In veel regio's wordt momenteel nagedacht over het vormgeven van een regiecentrale om doelgroepenvervoer, regiotaxi en ov meer in samenhang te kunnen organiseren en plannen. In Zeeland is daarmee al ervaring opgedaan. Er wordt nu een handreiking geschreven die betrokken partijen op weg kan helpen bij het denken over en het werken aan de ontwikkeling van een regiecentrale. De handreiking komt naar verwachting nog dit jaar ter beschikking.

Mevrouw Van Veldhoven is van mening dat het mogelijk moet worden om in de trein van tweede naar eerste klas te wisselen. Zij heeft gevraagd of ik hiermee een proef wil doen. Ik vind dit een sympathiek idee, maar de NS heeft mij laten weten dat een klassenwissel in de trein bijzonder ingrijpend is. Dit vraagt om een fundamenteel andere inrichting van de ov-chipkaart en zal daarom nu enorme kosten met zich brengen. Het structureel aanbieden van deze mogelijkheid vergt een ICT-wijziging die onder andere ook nodig is voor het enkelvoudig in- en uitchecken. Ik zal deze mogelijkheid graag meenemen in dat traject. Ik zal de Kamer daarvan op de hoogte houden via het werkprogramma van het NOVB.

Mevrouw Van Veldhoven heeft een lijstje opgesteld van punten met daarbij de vraag wanneer de Kamer daarover meer kan verwachten. Ik zal daar schriftelijk op terugkomen.

De **voorzitter**: Wij hebben nog even tijd voor openstaande vragen en om desgewenst een conclusie te trekken.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Dank voor het antwoord van de Staatssecretaris. Ik heb geen antwoord gekregen op een aantal vragen. Dit geldt voor de invoering van het sterabonnement. Wil de Staatssecretaris daar nog op ingaan? Op sommige plekken is de ov-chipkaart door de afschaffing van het sterabonnement 40% duurder geworden.

Dan heb ik nog een opmerking over de taxi's en de aanpak van snorders. Ik heb gevraagd om niet alleen aandacht te besteden aan de situatie in Limburg, maar om daar ook prioriteit aan te geven. Is de Staatssecretaris daartoe bereid?

Ik begrijp dat ik geen bijval van de Kamer hoef te verwachten voor mijn voorstel om de verschillende klassen in de trein af te schaffen. Kan ik van de Staatssecretaris de toezegging krijgen dat mensen het recht krijgen op een plaats in de eerste klas als de tweede klas vol is?

Ik heb behoefte aan een VAO, want de problemen voor blinden en slechtzienden en met het Viziris-abonnement moeten worden aangepakt en opgelost. Het betreft maar een kleine groep, 1.100 mensen, en ik snap daarom niet dat daarover zo moeilijk wordt gedaan.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik wijs erop dat die urgentie wordt gedeeld. Ik heb ook al gezegd dat het te idioot voor woorden is dat je daar zo lang over moet doen. Ik merk echter ook dat het de goede kant opgaat.

Het reizen op rekening is in ontwikkeling. Ik hoorde de Staatssecretaris een datum noemen, maar ik heb die niet genoteerd. Wij krijgen alles voor de kerst, geloof ik, maar wanneer zal er nu werkelijk een oplossing zijn? Dat kan mij niet snel genoeg gaan voor deze groep mensen. Bij de ov-chipkaart is een aantal aspecten in het geding. TLS is een middel en geen doel; het is inderdaad geen heilige graal. Daarnaast is er het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad. Dat de Staatssecretaris op de achtergrond nog wat doorzettingsmacht krijgt, is wettelijk gezien niet onverstandig, los van het feit dat ik het woord «centralisering» niet meer in de mond wil nemen. In het NOVB kan een aantal zaken worden besproken en geregistreerd. De Kamer zal aan de hand van een rondetafelgesprek een volgende stap moeten zetten op weg naar een ov-chipkaart 2.0. De markt moet worden opengebrouwen en er moeten providers in de markt worden gezet. Ik ben heel blij dat de Staatssecretaris ons initiatief heeft omarmd. Ook andere partijen staan hiervoor open. De Kamer moet de discussie aangaan over de vraag hoe een beter reisproduct voor de reiziger kan worden verkregen. Daar gaat het uiteindelijk om. Ik ben teleurgesteld over de tarieven voor de Hanzelijn. Volgens de concessie mogen de vervoerders dit kennelijk doen. Ik kan nu wel weer een motie indienen waarin ik de Staatssecretaris vraag om met de NS in gesprek te gaan, maar ik ga zelf dat gesprek met de NS wel aan. Dat is geen garantie voor de toekomst, integendeel, maar ik proef ook geen vreugde bij de Staatssecretaris. Ik heb niet de indruk dat zij staat te springen om dit te doen. Zij ervaart dit kennelijk niet als een probleem en dat is jammer. Het langste traject wordt nu als uitgangspunt genomen, terwijl de basis een heel andere is.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vraag mevrouw De Boer om een toezegging: wanneer zal zij de Kamer informeren over de uitkomst van dat gesprek? Wij hebben binnenkort al een gesprek met de NS op initiatief van de heer Hoogland, want hij is ook niet tevreden. Overigens kan hij niet bij dat gesprek aanwezig zijn.

De **voorzitter**: Misschien kunnen wij iets bundelen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor haar beantwoording. Het antwoord op de vragen over mensen die die mooie viervoeters nodig hebben, is – zeker voor de taxi's – scherp en scherper dan voorheen. De Staatssecretaris heeft voorts gezegd dat een aantal vervoerders begin volgend jaar komt met een terugkoppeling van de oplossingen voor het busvervoer. Wil de Staatssecretaris haar rol hierin beschrijven? Wil zij de Kamer hierover informeren?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb met betrekking tot de lange afstandskorting gesproken over begin volgend jaar. De heer De Rouwe spreekt nu over de bus. Kan hij dat toelichten?

De heer **De Rouwe** (CDA): De Staatssecretaris heeft gesproken met vertegenwoordigers van de Oogvereniging. Daar zijn nog wat losse eindjes, met name over ander vervoer dan door de NS. Ik wil graag horen hoe de Staatssecretaris de Kamer daarover zal informeren. Mijn laatste punt heeft betrekking op de ov-chipkaart. Ik denk dat er verschil van mening is over wat de Kamer wil en wat in de verschillende notities aan haar wordt voorgelegd. De Kamer moet dit goed kunnen voorbereiden aan de hand van een hoorzitting; het verzoek daartoe zal ik morgen steunen. Als coûte que coûte wordt vastgehouden aan TLS, dat niet van de overheid is, maar gewoon een bedrijf, wordt naar mijn mening een heilloze weg bewandeld. TLS is geen doel op zich en ik denk zelfs dat wij de exclusieve macht die daar nu ligt, moeten doorbreken om innovaties van buiten mogelijk te maken en dan niet alleen gerelateerd

aan de vervoerders. Ook andere partijen als Google kunnen heel veel mogelijk maken.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Ik zie uit naar een aantal brieven die zijn toegezegd. Daar laat ik het bij, want hier zit een tevreden man.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Excuus dat ik niet heb geantwoord op de vraag over het sterabonnement. Dat is een keuze van de overheden en de vervoerders. Met de ov-chipkaart wordt op kilometers gereisd in plaats van in zones. Die weg terug is er niet meer. Ik heb al eerder gezegd dat de prijseffecten in het NOVB worden besproken. Dat is nu juist een van de problemen die ik graag wil oplossen.

Het antwoord op de vraag of ik prioriteit wil geven aan Limburg bij de aanpak van snorders, is ja. Ik zal de ILT informeren. Ik heb al gezegd dat in de steden in Limburg en Brabant de meeste snorders werken. Ik zal nog eens benadrukken dat ook de Kamer wenst dat hieraan prioriteit wordt gegeven.

De overheden streven ernaar begin 2014 duidelijkheid te hebben over de mogelijkheid van reizen op rekening. Omdat de heer De Rouwe hier zo nadrukkelijk naar vraagt, zal ik ervoor zorgen dat de betreffende overheden en de Oogvereniging hierover in januari duidelijkheid verschaffen. Mensen kunnen eindeloos discussiëren en het met elkaar oneens zijn, maar er komt ook een moment dat zij er met elkaar uit moeten kunnen komen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Welke rol ziet de Staatssecretaris voor zichzelf weggelegd?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zal de Oogvereniging en de overheden melden dat de grenzen zijn bereikt. Volgens de planning zullen zij hier samen in januari uitkomen en dat moet dan ook gebeuren. Ik zal de Kamer informeren over de uitkomsten en als er geen uitkomsten zijn, zullen beide partijen daarvoor een reden moeten aangeven.

De heer De Rouwe sprak over *coûte que coûte* TLS. Ik heb gezegd dat TLS een middel is en geen doel. Misschien moeten wij een andere naam zoeken voor TLS, want het krijgt nu z'n stempel. Mijn doel is dat alle vervoerders gezamenlijk op weg gaan om ervoor te zorgen dat de uitvoering van de ov-chipkaart vooruitstrevend, klantgericht, gemakkelijk en betrouwbaar is. Ik zie het niet als een probleem als daarbij andere providers worden betrokken. Wij moeten wel met elkaar bezien hoe dit vorm kan krijgen. Wij kunnen TLS niet wegmoffelen; TLS is er. Sommige vervoerders die niet in TLS participeren, vinden er van alles van, andere vervoerders willen graag participeren in TLS maar vragen hoe dat kan. Ik heb gezegd dat ik de Kamer zal vertellen hoe ik dat denk te organiseren. Dan blijft het voor mij een middel om een doel te bereiken. Het is niet *coûte que coûte* TLS, maar de situatie is zoals zij is. Ik heb een technische briefing aangeboden waarin duidelijk zal worden uiteengezet hoe de situatie is en hoe wij denken tot een oplossing te komen.

De **voorzitter**: Hiermee kom ik aan de toezeggingen. De Staatssecretaris heeft een aantal toezeggingen gedaan die in een «kerstbrief» zullen worden gebundeld. Ik ga er maar vanuit dat dit een standaarddatum oplevert waarop de Kamer zal worden geïnformeerd over een aantal onderwerpen. Dit betreft:

- Een landelijke regeling voor de vervoerplicht voor blindengeleidehonden in taxi's.
- Het overleg met de Minister van Veiligheid en Justitie over het aanpakken van snorders.
- De tarieven van taxi's.
- De mogelijkheid om het gebruik van mysteryguests uit te breiden.

- Een voorschot op de invulling van een wetsvoorstel over de Wet personenvervoer.

Mevrouw **De Boer** (VVD): De Staatssecretaris heeft ook gezegd dat zij met de VNG in overleg zal treden over de vraag of boa's kunnen worden ingezet bij de aanpak van snorders.

De **voorzitter**: De Staatssecretaris heeft dat inderdaad toegezegd, maar zij heeft niet toegezegd dat zij daarover zal rapporteren. Ik begrijp nu dat dit wordt meegenomen in de kerstbrief.

- De Staatssecretaris heeft aangeboden voor het Kerstreces een technische briefing te verzorgen waarin de Kamer wordt geïnformeerd over de governance en herfinanciering van de TLS.
- De Staatssecretaris zal de Kamer het werkprogramma van het NOVB doen toekomen. Wanneer komt dit naar de Kamer?

Staatssecretaris **Mansveld**: Daar gaat het NOVB over. Ik ga ervan uit dat het werkprogramma 2014 toch uiterlijk begin 2014 beschikbaar is. Ik zal daar wel een aantal voorwaarden aan stellen. Het programma moet transparant zijn en de termijnen moeten daarin worden meegenomen, opdat de Kamer niet alleen een lijstje punten krijgt, maar ook ziet wanneer wat waarmee gebeurt.

De **voorzitter**: Dan kan dus op een ander moment naar de Kamer komen, maar zodra de Staatssecretaris het heeft, krijgen wij het ook.

- De Staatssecretaris zal in een brief een overzicht geven van een aantal data waarop de Kamer wordt geïnformeerd over diverse vervolgprouducten. Ik neem aan dat dit ook wordt meegenomen in de kerstbrief?

Staatssecretaris **Mansveld**: Het briefje over de termijnen waarnaar mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd, kan waarschijnlijk nog deze week worden verstuurd, want die antwoorden zijn al beschikbaar.

De **voorzitter**: Het zou handig zijn als dit lijstje dan naar de Kamer komt voor het VAO dat is aangekondigd door de heer Bashir.

Verder zou het voor ons handig zijn als mevrouw De Boer, zo nodig in overleg met de heer De Rouwe, morgen een formeel voorstel doet. Wij kunnen dan de knoop doorhakken.

Hiermee zijn wij aan het einde gekomen van de conclusies.

Ik dank de Staatssecretaris, haar medewerkers en de belangstellenden op de tribune voor hun aanwezigheid.

Sluiting: 19.10 uur

Volledige agenda

1. *8e Voortgangsbrief Aanvalsplan OV-chipkaart – Kamerstuk 23 645, nr. 546 – Brief regering d.d. 23 september 2013*
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
2. *Aanbieding Position paper «Herpositionering TLS in het OV-chipkaardomein»*
Kamerstuk 23 645, nr. 41 – Brief regering d.d. 25 april 2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
3. *Antwoorden op vragen over de tarieven van het openbaar vervoer – Kamerstuk 23 645, nr. 542 – Brief regering d.d. 2 mei 2013*
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
4. *Toezending van het verslag van het gesprek met Oogvereniging over OV-chipkaart*
Kamerstuk 23 645, nr. 543 – Brief regering d.d. 14 mei 2010
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

5. *Moties en toezegging OV-chipkaart en besluit NOVB enkelvoudig in- en uitchecken – Kamerstuk 23 645, nr. 544 – Brief regering d.d. 11 juli 2013*
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
6. *NOVB en Hoofdlijnennotitie Wetgeving OV Chipkaart – Kamerstuk 23 645, nr. 545 – Brief regering d.d. 11 juli 2013*
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
7. *Informatie over de wijziging van de huidige, lopende vervoerconcessie voor het hoofdtrainet – Kamerstuk 29 984, nr. 424 – Brief regering d.d. 28 augustus 2013*
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
8. *Stand van zaken over het project NDOV (Nationale Data Openbaar Vervoer) – Kamerstuk 31 305 A, nr. 205 Brief regering d.d. 20 september 2013 –*
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
9. *Boordcomputer taxi – Kamerstuk 31 521, nr. 70 – Brief regering d.d. 22 mei 2013*
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
10. *Werking van de Taxiwet en uitvoering van de motie van de leden Bashir en Elias over de aanpak van illegale straattaxi's – Kamerstuk 31 521, nr. 71 – Brief regering d.d. 26 juni 2013*
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
11. *Uitvoering van de motie van de leden Bashir en Elias over aanpak illegale straattaxi's – Kamerstuk 31 521, nr. 73 – Brief regering d.d. 23 september 2013*
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
12. *Evaluatie dubbeltariefsysteem taxi – Kamerstuk 31 521, nr. 72 – Brief regering d.d. 18 september 2013*
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
13. *Reactie op een brief van de Vlaams-Nederlandse werkgroep Grensverkeer van het Algemeen-Nederlands Verbond (ANV) voor beter grensoverschrijdend busvervoer – Kamerstuk 23 645, nr. 547 – Brief regering d.d. 24 september 2013*
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld.

Noot: Voor wat betreft onderdeel «geen dubbel opstaptarief meer bij het reizen met de OV-chipkaart»: de onderdelen Reisinformatie en Nieuwe stations zijn reeds behandeld in het algemeen overleg Spoor op 12 september 2013.