

Vergaderjaar 2015–2016

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 618**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 30 maart 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 2 februari 2016 overleg gevoerd met Staatssecretaris Dijkema van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 18 september 2015 inzake de aanbidding van de visie OV Betalen en de voortgangsrapportage van het NOVB (Kamerstuk 23 645, nr. 605);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 19 augustus 2015 inzake de 5e voortgangsbrief illegaal taxivervoer (Kamerstuk 31 521, nr. 94);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 20 oktober 2015 inzake het invoeringstraject software-update BCT (Boordcomputer Taxi) (Kamerstuk 31 521, nr. 95);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 23 september 2015 inzake de aanbidding van het onderzoek Reis Gerust (Kamerstuk 23 645, nr. 606);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 2 december 2015 inzake de beleidsreactie op het onderzoeksrapport Reis Gerust (Kamerstuk 23 645, nr. 607);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 18 december 2015 betreffende de voortgang van de uitvoering van de motie-Van Veldhoven c.s. inzake de transitie naar zero-emissiebusvervoer (Kamerstuk 34 000-XII, nr. 35) (Kamerstuk 23 645, nr. 611);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 27 januari 2016 inzake de voortgang van de acties naar aanleiding van de evaluatie van het taxibeleid (Kamerstuk 31 521, nr. 96);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 27 januari 2016 inzake het antwoord op de vragen van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu naar aanleiding van het rondetafelgesprek Betalen in het openbaar vervoer 2.0 (Kamerstuk 23 645, nr. 613);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 27 januari 2016 inzake het rapport over de effecten van**

**de toetreding van nieuwe mobiliteitskaartaanbieders op  
bestaande ov-concessies (Kamerstuk 23 645, nr. 612).**

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

De voorzitter van de commissie,  
Van Dekken

De waarnemend griffier van de commissie,  
Tijdink

**Voorzitter: Van Dekken**  
**Griffier: Israel**

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten De Boer, Van Dekken, Van Gerven, Van Helvert, Hoogland en Houwers,

en Staatssecretaris Dijkema van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 16.14 uur.

De **voorzitter**: Ik heb een korte huishoudelijke mededeling: het debat is iets later begonnen, omdat een aantal woordvoerders zojuist actief was bij de regeling van werkzaamheden, een belangrijk politiek moment. Ik heet de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, haar ambtelijke staf, de mensen op de publieke tribune, de mensen die het debat via internet volgen en de gewaardeerde woordvoerders van de diverse politieke partijen van harte welkom bij het algemeen overleg over het openbaar vervoer, de ov-chipkaart en de taxi. De spreektijd bedraagt vijf minuten per fractie in eerste termijn, met twee interrupties. Mij werd informeel gevraagd of ik zes minuten spreektijd toesta. Ik zal bekijken of ik flexibel kan zijn. Ik heb nog een andere huishoudelijke mededeling: D66 heeft zich moeten afmelden voor dit algemeen overleg.

De heer **Van Helvert** (CDA): Kunnen we inventariseren of we het gaan hebben over de mededeling die de NS deze week deed over het bakken van hamburgers en frikadellen? We hebben het zojuist in de regeling van werkzaamheden erover gehad dat we daar een apart debat over willen. Een aantal mensen zei dat het onderwerp gelijk bij dit algemeen overleg ter sprake kon worden gebracht, maar dat vind ik geen recht doen aan het onderwerp. Ik stel voor om het er nu niet over te hebben, maar zo spoedig mogelijk een andere keer, in de wetenschap dat ik uiteraard niemand kan dwingen om het over dingen niet te hebben.

De **voorzitter**: Er is morgen een procedurevergadering. U kunt daar het voorstel doen om het in het kader van het openbaar vervoer wel of niet over patat, hamburgers, frikadellen enzovoorts te hebben. Ik ga echter niet over de inhoud van de spreektekst van de geachte woordvoerders in dit algemeen overleg en sta uw voorstel derhalve niet toe. Er is morgenochtend om 10.00 uur een procedurevergadering, waarbij u uiteraard aanwezig bent.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Even een punt van orde: we hebben het er dus nu niet over, omdat we morgenochtend procedureel bespreken hoe we het wel gaan bespreken?

De **voorzitter**: Dat is inderdaad mijn voorstel. Formeel is de procedurevergadering het goede moment daarvoor. Ik ga echter niet over de inhoud van de spreekteksten van de geachte woordvoerders; in die zin kunnen we dus voor verrassingen komen te staan, al verwacht ik dat overigens niet.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik probeer mijn betoog binnen vijf minuten af te ronden, met een uitloop naar zes minuten met enige coulance van de kant van de voorzitter, wat ik zeer op prijs stel. Ik begin allereerst bij de langeafstandsbus. De langeafstandsbus is in Duitsland succesvol, net als in Frankrijk. Vanuit Nederland wordt er naar Berlijn en Brussel gereden. Binnen Nederland rijden er inmiddels bussen vanaf Groningen tussen onder andere Eindhoven en Enschede, maar mag eenzelfde bus vanuit Maastricht via Antwerpen bijvoorbeeld ook naar Vlissingen rijden? De VVD vindt de langeafstandsbus een waardevolle en betaalbare aanvulling op het openbaar vervoer. De voormalig Staatssecre-

taris, en ik neem ook aan de huidige Staatssecretaris, heeft op vragen van de VVD aangegeven dit vervoer te omarmen. Voor langeafstandsvervoer per bus binnen Nederland moeten de provincies echter toestemming verlenen. Dat is een langdurig en lastig traject. Hoeveel aanvragen lopen er in Nederland bij weten van de Staatssecretaris? Is er al eens een aanvraag afgewezen? De VVD geeft er de voorkeur aan meer flexibiliteit te brengen in het langeafstandsvervoer. In Frankrijk en Duitsland is onlangs de wet gewijzigd; het langeafstandsvervoer met de bus voor afstanden van meer dan 50 of 100 kilometer is vrijgegeven. Is de Staatssecretaris bereid te overwegen ook in Nederland de wet daarvoor te wijzigen? Ik kom op reizen voor mensen met een beperking. De Staatssecretaris heeft het verbeterplan Reis Gerust naar de Kamer gestuurd. Hierin staat onder andere vermeld ...

De heer **Hoogland** (PvdA): Nog voor ik met mijn ogen kon knippen, kwam er een wetswijziging voorbij. Daar zitten op zich interessante en minder interessante elementen in, maar een wetswijziging heeft nogal wat implicaties, namelijk het wijzigen van de Wet personenvervoer 2000 (Wp 2000), zodat personenvervoer met bussen binnen Nederland mogelijk wordt buiten concessies om. Ik zeg niet meteen dat we dat wel of niet moeten doen, maar de gedachte kwam nogal snel voorbij. Een dergelijke wetswijziging is best ingrijpend voor het concessiesysteem. Is het wat mevrouw De Boer betreft bij dezen afgehamerd en moet er vanuit het kabinet een wetswijziging komen, of komen er nog overwegingen of gedachten bij? Het heeft immers nogal wat invloed op commerciële buslijnen die gaan rijden en op de concessies vanuit de provincies. Omdat een wetswijziging vrij omvangrijk is, vraag ik mij af of dit het is. Of komen er meer overdenkingen bij?

Mevrouw **De Boer** (VVD): In Duitsland en Frankrijk is onlangs de wet gewijzigd; er is besloten om het langeafstandsvervoer per bus van boven de 100 kilometer vrij te geven. In Nederland zijn onlangs succesvolle initiatieven gestart om tussen Groningen en Eindhoven en tussen Groningen en Enschede te rijden. Ik vind het een interessante gedachte om aansluiting te zoeken bij andere landen en deze waardevolle aanvulling op het bestaande openbaar vervoer toegankelijker te maken. De Staatssecretaris heeft die gedachte in een brief omarmd. Ik borduur daar vol enthousiasme op voort, omdat de VVD het een waardevolle aanvulling op het bestaande openbaar vervoer vindt. Momenteel moet per provincie worden besloten of men met de bus door die provincie mag rijden. Ik vind echter dat het een afweging van een hoger belang is. Het is daarom interessant om een wetswijziging te overwegen, want de keuze moet niet bij de individuele provincies worden gelaten. Het gaat ook om reizigers buiten de desbetreffende provincies; het is dus vreemd dat het beslissingsniveau uiteindelijk bij de provincie is belegd. Ik wil in navolging van andere landen waar het initiatief succesvol is, overwegen dit initiatief als wetswijziging in Nederland door te voeren.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik zat nog enigszins na te kauwen op het feit dat het best snel gaat. We hebben immers eerder een bevoegdheidsdiscussie gehad over provincies, waarin de VVD een ander standpunt innam. Je kunt er naargelang het onderwerp over nadenken of het wenselijk is om bevoegdheden weg te halen. Is mevrouw De Boer bereid om eerst een brief te vragen om de voor- en nadelen op een rijtje te zetten en iets meer inhoud te geven voor de Nederlandse situatie? Ik kan de voor- en nadelen namelijk niet zomaar overzien. Het feit dat het kennelijk in Duitsland werkt, is geen aanleiding om het ook in Nederland te doen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): De VVD heeft er al vragen over gesteld en daar ook antwoord op gekregen. Als de heer Hoogland nog een tussenstapje

nodig heeft, moet hij de Staatssecretaris daar vooral naar vragen in zijn eerste termijn. Mijn verzoek is in elk geval helder. De Staatssecretaris heeft het verbeterplan Reis Gerust naar de Kamer gestuurd. Hierin staat onder andere vermeld dat het ontwikkelen van speciale apps met betrekking tot reizen de mensen met een beperking reusachtig zou helpen met informatievoorziening over bijvoorbeeld loopafstanden, aan welke kant er een uitstap is, de aanwezigheid van toiletten, de overstaptijd et cetera. Maar met alleen informatievoorziening ben je er niet. Er is voor reizen met een beperking een budget van 666 miljoen euro beschikbaar. Wat gebeurt er precies mee? Er mag wel een tandje bij, zeker gezien het budget. Ik stel voor dat er op meerdere stations assistentie komt voor mensen met een rolstoel. Een betrokken goede bekende die zelf gehandicapt is, heeft hiervoor een plan geschreven, dat ik bij dezen aanbied aan de Staatssecretaris, met het verzoek daarop te reageren. Ik overhandig hierbij het plan aan de voorzitter.

De **voorzitter**: Ik zal het voorstel doorgeleiden naar de Staatssecretaris.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Om niet in tijdnood te komen, ga ik snel verder met de ov-chipkaart. Op initiatief van de VVD en de ChristenUnie is er een rondetafelgesprek geweest over de ov-betaalmarkt, met als doel het verkennen van de mogelijkheden om de toegankelijkheid van de ov-betaalmarkt voor andere mobiliteitsaanbieders en vervoerders te verbeteren. Mobiliteitskaartaanbieders voorzien in een aanbod van deur tot deur, waaronder de huurauto en de fiets. De VVD omarmt verbeteringen in de van-deur-tot-deurreis. De aanbieders zijn echter afhankelijk van de welwillendheid van de vervoerders. De Staatssecretaris ziet geen problemen bij de toegang tot de ov-betaalmarkt, maar uit de met betrokkenen gevoerde rondetafelgesprekken bleek ons iets anders. De VVD wil dat de mogelijkheid wordt onderzocht dat mobiliteitskaartaanbieders niet alleen toegang krijgen tot het reizen op saldo, maar ook tot andere reisproducten, dus ook tot de consumentenmarkt. Kan de Staatssecretaris dit meenemen in de hoofdlijnennotitie die zij gaat maken om de toegankelijkheid van de ov-betaalmarkt te verbeteren?

De heer **Houwers** (Houwers): Ik ben benieuwd of mevrouw De Boer zo ver wil gaan dat ze de toegankelijkheid verplicht wil opleggen, want daar zit natuurlijk het punt. Het klinkt aardig en vrijblijvend zoals mevrouw De Boer het omschrijft, maar het heeft wel consequenties voor de vervoerders. Wil mevrouw De Boer de toegankelijkheid verplicht opleggen?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Daarom komt eerst de hoofdlijnennotitie om een en ander te onderzoeken. De telecommarkt heeft al heel veel stappen gezet in de toegankelijkheid van andere telefonieaanbieders. Parallel daaraan is de ov-betaalmarkt. Ik wil bekijken op welke wijze de ov-betaalmarkt toegankelijker kan worden gemaakt voor mobiliteitskaartaanbieders die de van-deur-tot-deurreis gaan aanbieden. Hoe we dat doen, valt nog te bezien. Daar is de hoofdlijnennotitie voor. Ik ben echt heel blij met deze stap. Een eerste stap is misschien het wijzigen van de wet, maar dat moet nog blijken uit de hoofdlijnennotitie. De neuzen staan in elk geval dezelfde kant op. We willen met elkaar, de Staatssecretaris voorop, de ov-betaalmarkt toegankelijker maken. Dat is een belangrijke stap.

De heer **Houwers** (Houwers): Ik constateer dat mevrouw De Boer niet zegt dat ze de toegankelijkheid verplicht wil maken. Eerlijk gezegd denk ik dat dat de goede lijn is. Heb ik het inderdaad goed dat de toegankelijkheid niet verplicht moet, maar dat vervoerders plekken die ze overhebben, kunnen verkopen? Klopt het dat mevrouw De Boer het zo interpreteert?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Er is ook nog zoiets als «ertussenin» en «hoe kunnen we dat met zijn allen faciliteren?». Dat vind ik toch een vriendelijker benadering.

Waar ik ook warm voor loop, zijn de nieuwe betaalmethoden in het openbaar vervoer, zoals Be-In Be-Out, dat ook in het rapport wordt aangekondigd; je wordt dan automatisch geregistreerd als je het openbaar vervoer ingaat. Dat is een heel goede toekomstige ontwikkeling die de VVD van harte toejuicht, want het draagt bij aan het reisgemak en het betaalgemak van de reiziger.

Ik kom op de toeristenkaart. Het lijkt wel een neverending story. Alleen de NS en het GVB in Amsterdam hebben een overeenkomst kunnen sluiten. Volgens mij heeft Connexxion zich erbij aangesloten, maar hoe zit het met de andere vervoerders? Wanneer is er zicht op een landelijke toeristenkaart? Nu kan men na aankomst op Schiphol beperkt reizen in Nederland. Ik dring aan op een landelijke uitrol, waarvoor reeds een aantal moties is ingediend. We moeten er heel erg lang op wachten en met name de toerist moet er lang op wachten.

De vorige Staatssecretaris heeft vorig jaar met steun van de VVD een stapsgewijze hervorming aangekondigd van de taxiwetgeving, met als insteek het verminderen van de regeldruk en het bieden van ruimte aan nieuwe dienstverleners en innovaties. Vorig jaar is tevens een aantal regels geschrapt, zoals het verplicht printen van een bon en de verplichte fysieke aanwezigheid van het vergunningsbewijs en de tariefkaart. Als ik de brief van mei 2015 naast de nieuwe brief van de Staatssecretaris leg, vind ik de huidige insteek van de Staatssecretaris helaas nogal conservatief en een flinke stap terug ten opzichte van de voornemens van haar voorgangster, die toch iets vooruitstrevender in de wedstrijd zat. De Staatssecretaris is van mening dat er binnen de huidige regelgeving voldoende experimenteerruimte is. Ze heeft een platform opgericht waar slechts initiatieven kunnen worden gemeld die binnen de huidige wet- en regelgeving mogelijk zijn. De VVD vindt dit echt onvoldoende en een gemiste kans en niet conform de in de brief van mei 2015 gewekte verwachtingen, zoals in de eerste bullet: versoepelingen zoals het omzetten van de verplichting tot het verstrekken van een ritbewijs na aanbidding ritbewijs en uitzondering taxameterplicht gelden alleen voor vooraf geregeld taxivervoer en niet voor taxi's vanaf een taxistandplaats of bij het aanhouden van een taxi op straat. Ook dit is een beperking van de voorstellen van de vorige Staatssecretaris. De VVD is niet overtuigd door de argumenten die de Staatssecretaris aandraagt en wil dat de versoepelingen voor alle taxivervoer gelden.

Er is een motie van de VVD en de PvdA aangenomen waarin de Staatssecretaris wordt opgeroepen om in 2015 experimenteerruimte in grootste gebied te stimuleren. Is die motie uitgevoerd? Ik meen van niet. De VVD wil dat er ruimte wordt gecreëerd voor experimenten, bijvoorbeeld door de plicht tot het dragen van de blauwe kentekenplaat los te laten. Dat werd aangekondigd in de brief van mei 2015, maar is nu ineens niet meer mogelijk. Ook het meerijdsprincipe of een alternatief voor de Boordcomputer Taxi (BCT), zoals een app, en de inzet van taxi's op ov-lijnen ...

De **voorzitter**: Ik onderbreek u, want u zit op 5 minuten en 50 seconden.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik zal tot een snelle afronding komen.

De **voorzitter**: U kunt nog één zin uitspreken en dan houdt het op. Dat lukt u ongetwijfeld.

Mevrouw **De Boer** (VVD): ... en het kennisplatform dat zich richt op wat mogelijk is ook buiten de bestaande regelgeving. Dat punt is duidelijk. Ik heb nog één zin. In de brief van de Staatssecretaris van mei wordt gesproken over het volledig afschaffen van de dure ondernemersver-

gunning. De wijziging werd aangekondigd, maar ik vraag mij af waar dat punt is gebleven. Kunnen we dit pad alsnog inslaan? Korter kon het niet, voorzitter.

De **voorzitter**: Dat doet u heel knap.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Laat ik, voordat ik mijn inbreng lever, beginnen met het punt dat in de interruptie naar voren kwam: de langeafstandsbusdienst. Is het mogelijk om op een rij te zetten wat de voor- en nadelen en de wettelijke consequenties zijn voor de overheden die aanbestedingen organiseren en voor de concessieverleners, zodat de Kamer daarover rustig haar gedachten kan vormen?

Ik heb een aantal punten: de taxi, de chipkaart, het functioneren van de chipkaart en tot slot de toegankelijkheid voor gehandicapten. De PvdA steunt op hoofdlijnen de brief over de taxi en heeft daarbij één vraag over de door de vorige spreker reeds genoemde experimenteerruimte. Er zijn momenteel experimenten die op basis van de wet mogelijk zijn, maar ik kan me voorstellen dat er experimenten worden of zijn ingediend die op basis van de wet niet kunnen. Zitten er in de wet mogelijkheden om die experimenten toe te staan? Of ontstaat er gelijk een probleem als de wet terzijde wordt geschoven? In hoeverre is het wenselijk en welke belemmeringen kunnen er nog zijn om wel experimenten toe te staan waarmee twee dingen kunnen worden bereikt, namelijk dat de prijs van een taxirit omlaaggaat en dat het aantal ritten dat plaatsvindt, omhooggaat? Dat is wat men uiteindelijk wil, want dan wordt de taxi beter en intensiever gebruikt. Ik stel het even wat open, omdat we allemaal weten waar het over gaat: de blauwe kentekenplaten, de boordcomputer en allerlei andere eisen. We weten ook dat zeer snelle sprongen in deze branche in het verleden weleens tot minder wenselijke situaties hebben geleid. Ik maak in dat verband een bruggetje naar een werkbezoek aan Amsterdam. Het aantal taxi's is daar de laatste jaren enorm toegenomen. Het is kommer en kwel om reizigers op te pikken, omdat de rijen taxi's lang worden en het aantal taxi's is toegenomen. Wordt daar op het departement over nagedacht? Hoe kijkt de Staatssecretaris aan tegen het opnieuw normeren van het aantal taxi's dat op een avond mag rijden? De vergunning wil ik niet eens noemen, want dat is weer een heel ander verhaal. Kan ze in het elk geval iets doen aan de overkill aan taxi's op de standplaatsen?

In de brief van de Staatssecretaris wordt de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte genoemd. Ik neem daarbij gelijk het punt van de toegankelijkheid mee. Er wordt gesteld dat als de wet er is, het niet meer nodig is om in de Wp 2000 iets te regelen. Die gedachtegang kan ik volgen, maar in hoeverre heeft dat juridische consequenties voor het kunnen aanvechten van situaties die niet wenselijk zijn, bijvoorbeeld als men wordt geweigerd omdat men een hond bij zich heeft? Een en ander wordt in een grote wet gestopt, maar ik kan me voorstellen dat het voor het oordeel van de rechter of voor de jurisprudentie een andere situatie oplevert als het in specifieke wetgeving zit. De PvdA wil dat mensen met een chronische ziekte of een handicap gewoon toegang hebben tot de taxi en wie wil dat niet.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik ga even terug naar het vorige punt; ik hoor de heer Hoogland voorstellen om het aantal taxi's in Amsterdam te maximeren, terwijl we daar net een overeenkomst met een Toegelaten Taxi Organisatie (TTO) hebben afgesloten. De taximarkt is vrij toegankelijk binnen de afgesproken regels. Volgens mij is dat winst, want hoe meer taxi's, hoe lager de prijs voor de reiziger. Zegt de heer Hoogland nu dat hij het aantal taxi's wil maximeren? Dat is in principe een stap terug ten aanzien van de regelgeving die voor de taximarkt net voor een klein deel is vrijgegeven. Waarop zou de heer Hoogland het maximumaantal taxi's

baseren? Hoeveel taxi's per inwoner mogen er bijvoorbeeld rondrijden? Ik heb geen idee.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat laatste blijkt, want ik heb niet gesteld dat het aantal taxi's moet worden gemaximeerd. Ik heb gevraagd of er iets kan worden gedaan aan het probleem dat er heel veel taxi's in Amsterdam rijden, met name op bepaalde avonden. Voor een deel ligt de oplossing bij de TTO's en bij de gemeente zelf. Daar heeft mevrouw De Boer gelijk in. Maar misschien moet er ook landelijk over worden nagedacht, want dit soort problemen doet zich voor op concentratieplekken. Ik signaleer een probleem in de sector, net als de VVD-wethouder in Amsterdam. Ik heb de oplossing niet, anders zou ik die opperen, maar kan er via de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) of vanuit het ministerie in samenwerking met de gemeenten en de TTO's iets aan het probleem worden gedaan?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik proef min of meer dat het maximeren van het aantal taxi's wellicht minder tot de mogelijkheden behoort dan ik dacht, maar als de heer Hoogland dat alsnog wil voorstellen, hoor ik dat graag. Welke suggesties heeft de heer Hoogland nog meer om dit probleem aan te pakken? Want die blijken niet uit zijn woordvoering.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat komt omdat ik iets deed wat hier misschien ongebruikelijk is, maar voor mij niet: ik stelde een vraag. Ik ben benieuwd naar het antwoord.

De **voorzitter**: U stelde een vraag aan de Staatssecretaris?

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat klopt.

De **voorzitter**: U mag uw betoog vervolgen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik was bij het onderwerp gehandicapt en de stationstoegang. Er is een prachtig rapport geschreven over de taxi's, waaruit vier maatregelen zijn voortgekomen, onder andere maatregelen om gemakkelijker te kunnen communiceren en dingen te melden. De PvdA is echter ook benieuwd naar de stand van zaken van de aanschaf van nieuw materieel bij de NS in relatie tot de toegankelijkheid voor gehandicapt van treinen op de kleinere stations. Hoe staat het daarmee? Kan de Kamer daar nog stappen op verwachten? Want dat is voor die groep erg belangrijk.

Voor de chipkaart geldt dat ik bijna elk overleg zeg, dus nu ook weer, dat het raar is dat het geld kost als je je eigen geld eraf wilt halen. Kan daar iets aan worden veranderd? Daarnaast zorgt het verkeerd in- en uitchecken voor problemen. Er is een website opgericht: uitcheckgemist.nl, waarover is gerapporteerd. Het is echter nog steeds mogelijk om in de driehoek verzeild te raken – het is bijna een Bermudadriehoek – tussen de vervoerder, de kaartleverancier en Trans Link Systems. Gebeurt daar nog iets mee? Het is namelijk een ingewikkelde driehoek; je komt erin en daarna kom je er, net zoals bij de Bermudadriehoek, nooit meer uit.

Er zijn proeven gedaan met het reizen op rekening. Dat is een goede zaak, want het scheelt dat je dan geen geld op de kaart hoeft te zetten voordat je door een station heen kunt of kunt starten met reizen. In hoeverre is het mogelijk om die mogelijkheid landelijk uit te rollen en ervoor te zorgen dat iedereen op rekening kan reizen – we hebben immers allemaal een mobiele telefoon – en achteraf de rekening kan betalen?

Tot slot kwam vandaag het bericht tot mij dat er een nieuw initiatief is om met open ov-data private platforms op te richten. Ik heb begrepen dat dat mogelijk is gemaakt door een wetswijziging op het Ministerie van



Economische Zaken die mede door de PvdA is geïnitieerd. Op de website 1850.nl kan een reis worden gepland met alle vanuit de ov-wereld beschikbare data, zowel van de NS als de decentrale overheden. Ik zag de fiets en de auto er ook bij staan. Kortom, alles zit erin. Wat heeft dat voor consequenties voor 9292ov, waar vanuit het ov nog behoorlijk wat geld heengaat? Is het tijd om dat af te bouwen? Wordt daarover nagedacht? Want waarom zou er publiek geld heen moeten als het gratis kan?

De heer **Houwers** (Houwers): Voorzitter. Ik wil vandaag een aantal complimenten geven. Er gaat een heleboel goed en we moeten blijven protesteren, maar ik hoop dat de ingeslagen weg wordt vervolgd. Allereerst lijkt de NS onder druk van de Staatssecretaris het tekort aan reisplaatsen in 2016 te hebben beperkt. De NS gaat met een combinatie van oplossingen aan de slag om de voorspelde drukte tegen te gaan. Mijn complimenten dat er nog een alles-uit-de-kastscenario is gevonden. Er moet naar mijn mening altijd oog blijven voor de veiligheid, maar in dit geval is de beschikbaarheid ook belangrijk. Daarnaast is dit slechts een begin van een oplossing, want de drukte in de treinen blijft en dat is een belangrijk aandachtspunt.

Ik wil graag een compliment aan de Staatssecretaris maken voor haar voornemen om de aanvullingen uit het rapport Reis Gerust met diverse partners te bespreken. Ik vind het belangrijk dat het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk is. Ik heb daar eerder al een motie voor ingediend, die het toen helaas niet haalde, maar wie weet krijgt het punt toch de aandacht. Een belangrijk onderdeel van de toegankelijkheid is volledige en correcte reisinformatie. Wil de Staatssecretaris zich blijven inzetten op dit punt? Ik wens haar succes bij de overleggen en met het uitwerken van de aanbevelingen.

Ik wil ook een compliment geven voor de ontwikkeling van nieuwe betaalmogelijkheden in het openbaar vervoer. Ik ben een groot voorstander van het toepassen van nieuwe technologieën in het ov-chipkaartbetaalsysteem. De ontwikkeling gaat mij niet snel genoeg, maar ik ben blij met de eerste stappen die zijn gezet, zoals betalen met je telefoon of bankpas. Voor de trein wil ik graag de betaalmogelijkheid betrekken zoals we die kennen bij een skipassysteem, zodat je bij het in- en uitstappen contactloos kunt betalen met pasjes in plaats van bij de paaltjes.

Vervolgens geef ik mijn complimenten voor de nieuwe taxiregelgeving. Het kan natuurlijk altijd nog royaler, maar ik vind het positief dat er bij de nieuwe regelgeving een hoop kosten kunnen worden bespaard. Daarnaast vind ik het belangrijk dat er voldoende ruimte is voor nieuwe initiatieven en experimenten in de markt. Een aantal van de experimenten blijkt zelfs redelijk binnen de regelgeving te passen; er hoeven dus niet altijd opnieuw regels te worden gemaakt. Goede voorbeelden van initiatieven die ruimte tot ontwikkeling moeten kunnen krijgen, zijn Abel, de Texelhopper en Samobiel. Ik hoor graag waar de regelgeving de ontwikkelingen in de weg staat.

Tot slot spreek ik mijn waardering uit voor de keus van de Staatssecretaris om niet in te grijpen in de markt van mobiliteitskaarten. De geschetste overheidsinterventies hebben niet voldoende voordelen om ingrijpen te verantwoorden. We moeten het aan de markt zelf laten. Als er nog stoelen kunnen worden verkocht, kunnen de vervoerders dat zelf regelen. Het gaat te ver om dat te verplichten. Daarin ben ik het dus eens met de Staatssecretaris. Wat zijn de toekomstige intenties van de Staatssecretaris op dit gebied? Is zij van plan daar in de toekomst anders mee om te gaan? Of laat zij, zoals het nu lijkt, de verandering geheel aan de markt zelf?

Kortom, diverse complimenten. Er gaat een heleboel goed, maar er is nog geen reden voor ontspanning. We moeten ervoor zorgen dat het openbaar vervoer in Nederland nog beter wordt.

De **voorzitter**: Ik zit meer dan vijf jaar in de Kamer en ik heb nog nooit een woordvoerder drie minuten lang complimenten laten uitdelen richting de Staatssecretaris. Dit is een historisch moment.

De heer **Van Gerven** (SP): Voorzitter. We hebben een kampioen in ons midden. Hij heet Eric Smaling en is parlementair schaakkampioen. Hij heeft de heer Nagel verslagen, die daar behoorlijk ziek van schijnt te zijn, maar dit even terzijde. De reden dat de heer Smaling niet bij dit debat aanwezig is, is omdat hij het op dit moment opneemt tegen de wereldkampioen schaken Magnus Carlsen en dat wordt dus een hele klus.

De **voorzitter**: Suggereert u dat ik het debat moet schorsen, zodat iedereen kan gaan kijken?

De heer **Van Gerven** (SP): Nee, ik voer de spanning alvast op. In de Statenpassage hiernaast vindt een simultaanwedstrijd schaken plaats, vandaar mijn aanwezigheid hier, overigens in prettig weerzien met de Staatssecretaris. Zo komen we elkaar op het ene departement tegen en dan weer op het andere.

Ik kom ter zake: het openbaar vervoer. Allereerst wil ik het hebben over het openbaar vervoer voor mensen met beperkingen. Recentelijk is het rapport Reis Gerust verschenen. Daaruit bleek dat er nog veel onzekerheden en vragen zijn. Is de beloofde assistentieverlening er wel? Doet de lift op het station van aankomst het wel? Wanneer iemand in een trein zit die zelfstandig toegankelijk is, is het een verrassing of het perron wel goed aansluit. Er zijn ambities om dat te verbeteren en iedereen snapt dat dat eigenlijk moet, maar de werkelijkheid is zeer weerbarstig. De SP stelt voor om één speciale ov-app voor mensen met beperkingen te ontwikkelen en niet een heleboel apps, ook al zijn er allerlei initiatieven en suggesties. Kan de Staatssecretaris dat voorstel meenemen? In het voorjaar komt er een actualisatierapport. Het zou heel goed zijn als er één app is voor mensen met beperkingen waar alles inzit. De SP hoort graag hoe de Staatssecretaris daartegenaan kijkt. Het voorstel past heel goed in de ratificatie van het verdrag voor mensen met beperkingen. De Tweede Kamer heeft het verdrag aangenomen en de Eerste Kamer zal wel spoedig volgen.

Ik kom op het Valysvervoer, dat voor heel veel mensen met beperkingen van groot belang is. De SP krijgt de laatste tijd nogal wat klachten dat er geen solovervoer meer wordt aangeboden. Dat is voor sommige mensen heel erg vervelend, want niet iedereen kan met meerdere personen in het Valysvervoer. Bij Connexxion, die de vorige aanbesteding had gewonnen, kon dat wel. Wil de Staatssecretaris met Transvision, die nu de aanbesteding heeft gewonnen, in overleg treden om het solovervoer toch mogelijk te maken?

De SP is zeer blij dat Uberpop vorig jaar het loodje heeft gelegd. Dat is een compliment voor de vorige Staatssecretaris, maar ook voor de huidige Staatssecretaris, want er is goed op Uberpop gehandhaafd en met resultaat. De SP hoort echter ook dat daarover op het Ministerie van Economische Zaken anders wordt gedacht. Minister Kamp heeft in het verleden toch wel lof geuit over Uberpop en in de commissie voor Economische Zaken zitten de nodige Uberfans; ik heb begrepen dat er onlangs eentje is vertrokken naar het bedrijf. Wie is er nu de baas op de taximarkt? Is dat de Staatssecretaris die hier voor ons zit of Minister Kamp? Het is heel verwarrend als twee ministeries zich ermee bemoeien, zeker als onduidelijk is wie eigenlijk de baas is. Is de Staatssecretaris de baas die koek bakt?

De mogelijkheden voor vrijwilligersvervoer worden vergroot. Dat leidt tot veel onrust onder het personeel bij het stads- en streekvervoer, dat zijn werk ziet verdwijnen door de opkomst van vrijwilligers, en onder taxiondernemers die moeten concurreren met de buurtbus. De SP deelt

dus niet de opmerking van de Staatssecretaris dat waar regulier ov of taxivervoer niet langer rendabel is, vrijwilligers moeten komen opdraven. Openbaar vervoer is van maatschappelijk belang en dat hoeft wat de SP betreft niet altijd rendabel te zijn. Graag krijg ik een reactie van de Staatssecretaris hoe zij voorkomt dat met deze vrijwilligersinitiatieven, die uiteraard sympathiek zijn, werkverdringing optreedt.

De heer **Houwers** (Houwers): Ik luister met enige verbazing, want hoor ik de heer Van Gerven zeggen dat er ineens sprake van werkverdringing zou zijn doordat de vrijwilligersbijdrage tot het maximum wordt opgetrokken? De vrijwilligersbijdrage gaat over een stuk waardering, maar toch niet over kolossale bedragen? Meent de heer Van Gerven serieus dat er een stuk werkverdringing plaatsvindt?

De heer **Van Gerven** (SP): Dat heeft de heer Houwers goed gehoord. Het gaat mij om het uitgangspunt dat men zegt dat het publieke of openbaar vervoer niet rendabel is en wordt afgeschaft en dat vrijwilligers daar vervolgens inspringen. Het gaat mij erom hoe de Staatssecretaris tegen dat principe aan kijkt. Het openbaar vervoer op het platteland wordt steeds dunner. De SP vindt dat de bus overal moet komen en dat vrijwilligersvoorzieningen aanvullend moeten zijn en het openbaar vervoer niet mogen verdringen.

De heer **Houwers** (Houwers): Dan blijft mijn vraag aan de heer Van Gerven of hij vindt dat de verhoging van de vrijwilligersvergoeding geen goede zaak is. Ik begrijp zijn redenering niet helemaal. Ik ben het natuurlijk met de heer Van Gerven eens dat je moet proberen overal zo veel mogelijk op een normale manier openbaar vervoer te hebben. Als dat niet kan en het kan wel met vrijwilligers, ben ik er eerlijk gezegd wel voorstander van om die vrijwilligers de maximaal mogelijke vergoeding te geven.

De heer **Van Gerven** (SP): Het een hoeft het ander niet uit te sluiten. Ik ken niet alle details van de regeling, maar ik ben er niet op tegen dat het wordt gefaciliteerd als bepaalde vrijwilligers iets goed doen. Het uitgangspunt moet wel zijn dat wij als overheid, als staat, als land, als provincie of gemeente of als Staatssecretaris het openbaar vervoer organiseren. Zeker als het om dunbevolkte gebieden gaat, kan openbaar vervoer nooit rendabel zijn en moet het door de overheid worden georganiseerd.

De **voorzitter**: Ik wijs u op de spreektijd. U hebt nog ongeveer ...

De heer **Van Gerven** (SP): Ik heb nog een laatste punt. Ik zal mijn interrupties beperken en maximaal zes minuten aanhouden. De SP vindt het positief hoe de ov-chipkaartmarkt op dit moment is georganiseerd en dat het voor andere aanbieders mogelijk is om een ov-product aan te bieden. De SP deelt de conclusie dat mobiliteitskaartaanbieders reeds toegang hebben tot de ov-betaalmarkt, maar is er niet van overtuigd dat hiervoor de wet moet worden gewijzigd. De SP geeft de Staatssecretaris de ruimte om een soort hoofdlijnennotitie op te stellen om te bekijken hoe een en ander kan worden vormgegeven. Tot slot is de SP-fractie benieuwd hoe het staat met de vorderingen van de single check-in check-out, waarbij er bij het overstappen van de ene naar de andere vervoerder niet extra hoeft te worden in- en uitgecheckt.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Ik herinner me 1 oktober 2003 nog als de dag van gisteren. Toen discussieerde de commissie ook over taxi's en taxivervoer – ik zat toen overigens nog niet in de Kamer – en werd er ook gesproken over het al dan niet welkom zijn van hulphonden in taxi's.

Taxichauffeurs weigerden destijds regelmatig om hulphonden in de taxi toe te staan. Aan de ene kant begrijp ik dat, want je zult de taxi wellicht sneller moeten stofzuigen. Aan de andere kant vindt en vond het CDA dat hulphonden welkom moeten zijn in de taxi. In dat AO zegde de toenmalige Staatssecretaris toe dat in de zomer van 2014 zou blijken hoe het toestaan van hulphonden in de taxi kon worden geregeld. In de zomer van 2014 werd gezegd dat het zou worden opgelegd en dat het halverwege 2015, of in de tweede helft van 2015, waarschijnlijk geregeld zou zijn. Dat moment is ook voorbij. Wat is de stand van zaken?

Ik ondersteun het betoog van mevrouw De Boer over de mobiliteitskaart-aanbieders. Ik heb daar nog wel een specifieke vraag bij. Ik heb in het vorige AO over dit onderwerp gevraagd of de mobiliteitskaartaanbieders kunnen worden uitgenodigd om mee te denken met het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) over het van-deur-tot-deurvervoer. De Staatssecretaris zegde dat toen toe. Ze zei dat die natuurlijk mogen meedenken. Er zijn mobiliteitskaartaanbieders die graag willen meedenken met de vervoerders, die wel aan tafel zitten, maar zij krijgen een brief van het NOVB dat ze niet worden uitgenodigd om mee te denken over integraal vervoer van deur tot deur. Het zijn dus weer alleen de vervoerders die aan tafel zitten. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat ook de mobiliteitskaartaanbieders mogen meedenken? Kan zij daar wat aan doen? Ik vind het namelijk goed dat de mobiliteitskaartaanbieders ook aan tafel zitten. Daarmee ben ik weer bij het betoog van mevrouw De Boer, dat ik niet ga herhalen.

Ik kom op de fietsenstallingen bij stations. We wisten bij het opstellen van het actieplan niet dat fietsen naar het station zo'n succes zou worden. Er wordt in 2020 een tekort verwacht van zo'n 50.000 fietsparkeerplaatsen, dat in 2030 zal oplopen naar zo'n 100.000 fietsparkeerplaatsen. Dat zal vooral bij de grotere stations problemen opleveren. We hebben begrepen dat de gemeenten 55% van de kosten voor hun rekening nemen en de Nederlandse Spoorwegen 3%. Veel waardering voor die 3%, maar het betreft wel reizigers die vervolgens allemaal gebruikmaken van het product van de Nederlandse Spoorwegen. De Nederlandse Spoorwegen hebben het heel veel over het van-deur-tot-deurvervoer; is die 3% dan wel in relatie? Hoe ziet de Staatssecretaris dat? Hoe kunnen we ervoor zorgen dat er voldoende middelen zijn en wie is daarvoor in de ogen van de Staatssecretaris het eerst aangewezen?

Het CDA heeft zich vaak hard gemaakt voor experimenten op de taximarkt. Juist de experimenten maken het mogelijk om naast de reguliere evaluatie snel in te spelen op de nieuwe ontwikkelingen van de afgelopen jaren. De Staatssecretaris zegt dat er in de wet voldoende ruimte is. Deelt de Staatssecretaris de lijn dat experimenteerruimte in de wet op zich leuk is, maar dat sommige onderdelen zich daar niet voor lenen? Krijgen we experimenten met taxi's met gele kentekenplaten of taxi's zonder BCT en dat soort zaken? Gaat dat gebeuren, of kan dat juist niet, of willen we dat niet? Hoe denkt de Staatssecretaris daarover?

De taxiregelgeving is sinds 1 januari 2016 eenvoudiger. De vraag is natuurlijk of het nog eenvoudiger kan. Het afschaffen van de ondernemersvergunning zou een stap kunnen zijn. Hoe staat de Staatssecretaris daartegenover? De ondernemersvergunning is een van de grote en misschien ook wel onnodige kostenposten voor zelfstandige chauffeurs. In de brief van de Staatssecretaris van 5 mei wordt melding gemaakt van het volledig afschaffen van de ondernemersvergunning voor eind 2016 of 2017. Hoe staat het daarmee?

Tot slot kom ik op de taxi-apps. Er zijn veel klachten over de BCT. De invoering is niet heel soepel verlopen. Als we toch veel ruimte hebben in de wet om te experimenteren, is het dan een oplossing om te experimenteren met apps die een alternatief zijn voor de BCT? Op zich moet dat geen doel zijn, want het doel moet zijn dat je een goede rittenadministratie hebt. Als het op een andere, goedkopere, gemakkelijkere of betere

manier kan, is dat wellicht een idee. Het BCT-systeem is vijftien jaar geleden bedacht en wordt eigenlijk aan iedereen opgelegd. We zijn in de tussentijd wellicht een stukje verder. Behoort het experimenteren met apps als alternatief voor de BCT tot de mogelijkheden? Hoe kijkt de Staatssecretaris daartegenaan?

De vergadering wordt van 16.52 uur tot 17.03 uur geschorst.

Staatssecretaris **Dijkma**: Voorzitter. Ik wil de vragen graag in vier blokken beantwoorden. Het eerste blok is een algemeen blok over het openbaar vervoer, waarbij ik specifiek inga op langeafstandsbussen en het zeer belangrijke thema toegankelijkheid. Het tweede blok gaat over de ov-chipkaart. Het derde blok gaat over de mobiliteitskaart en het van-deur-tot-deurconcept. Het laatste blok gaat over de taxi's.

Ik begin met de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Ik dank de heer Houwers voor de steun. Dat waardeer ik zeer. Dat mag ook weleens worden gezegd. Misschien mag ik met de heer Houwers vaststellen dat er uiteraard hard wordt gewerkt in het openbaar vervoer. Er gaat heel veel goed, vaak veel meer dan wij soms denken. We mogen echter niet achteroverleunen. Er zijn immers steeds opnieuw kwesties die om antwoorden en reacties vragen. De leden kennen mij een beetje; ik ben van de activistische benadering. Als er iets aan de hand is, moeten we niet achteroverleunen maar erbovenop zitten. Er is in het openbaar vervoer nog veel meer ruimte voor experimenten. Dat is een terechte constatering die breed in de Kamer leeft.

Mevrouw De Boer vindt de langeafstandsbussen een goed initiatief. Ik ben het daar zeker mee eens. Je bent vanuit Enschede voor een vrij goedkoop tarief heel snel en comfortabel in Groningen zonder dat je hoeft over te stappen. Dat is voor reizigers zonder meer een interessante mogelijkheid. Ik woon zelf aan de grens en reis ook weleens in Duitsland. Ik constateer met mevrouw De Boer dat de langeafstandsbussen alleen al in Duitsland de afgelopen maanden in toenemende mate – dat is echt opvallend – heel veel goed werk doen. Voor cabotage bij internationale reizen gelden in heel Europa de Europese regels. Nederland heeft hiervoor geen extra criteria opgelegd, overigens in tegenstelling tot Duitsland en Frankrijk. Binnen Nederland geldt dat een langeafstandsvervoerder een concessie of een ontheffing nodig heeft. Ik ben bereid om te doen wat de heer Hoogland heeft gevraagd, namelijk de Kamer een brief sturen over de bestaande mogelijkheden, wat dat voor de concessies betekent en de mogelijkheden binnen de concessies. De concessieverleners, bijvoorbeeld de provincies, moeten hierover meepraten. Zij maken zich zorgen over het minder rendabel worden van hun lijnen als daar alternatieven naast worden gezet. We moeten natuurlijk kijken vanuit het belang van de reiziger en openstaan voor experimenten en vernieuwing – dat is ook mijn houding – maar we moeten tegelijkertijd onze ogen niet sluiten voor de consequenties die keuzes hebben. Ik ben nog niet toe aan conclusies over wetgeving; ik weet ook helemaal niet of dat nodig is. Het kan wel heel interessant zijn om met de Kamer de mogelijkheden voor langeafstandsvervoer met bussen in Nederland en naar het buitenland te verkennen. Ik denk dat het goed is om de Kamer daar voor de zomer een brief over te sturen.

Ik kom op de vraag van mevrouw De Boer over het budget voor reizen met een beperking. De Kamer ontvangt deze maand het zogenoemde actualisatierapport 2015. Daarin wordt aangegeven wat er precies met het budget wordt gedaan. Het budget is bedoeld tot 2030 om de stations toegankelijk te maken voor mensen met een beperking. Dan moet men denken aan nieuwe liften, perrons, perronophoging om het gelijkvloers instappen te regelen en heel veel kleinere maatregelen voor mensen die een visuele of auditieve beperking hebben. Het actualisatierapport wordt aangeboden met een begeleidende brief. Ik zeg de Kamer bij dezen toe

dat ik het vandaag door mevrouw De Boer aan mij overhandigde rapport van commentaar zal voorzien. For the record: dat is het rapport Praktijker-  
varing en aanbevelingen met betrekking tot toegankelijkheid NS,  
geschreven door Tim van den Wijngaard. We vervlechten de reactie op  
het rapport in de begeleidende brief.

De heer Van Gerven had een goed voorstel. Hij vroeg zich af of er niet kan  
worden nagedacht over een speciale openbaarvervoerapp voor mensen  
met een beperking. Dat soort goede ideeën moeten we bespreken. Ik ga er  
uiteraard niet alleen over, maar ik kan het wel met de heer Van Gerven  
aanjagen. Ik kan het idee op tafel te leggen en met de betrokken  
vervoerders bespreken of het past in de Wet gelijke behandeling op grond  
van handicap of chronische ziekte die door de Tweede Kamer is geratifi-  
ceerd, zoals de heer Van Gerven zei. Dat kan een goed initiatief zijn. Ik wil  
dat voor de heer Van Gerven nagaan. Het is een inspanningsverplichting,  
geen resultaatverplichting, want ik ben niet de enige speler op dit vlak,  
maar ik wil dat de heer Van Gerven toch toezeggen. Ik kom daar voor de  
zomer uiteraard op terug.

De heer Hoogland heeft gevraagd of er nog meer nodig is om de  
toegankelijkheid van de taxi te regelen. Mijn voorganger heeft inderdaad  
toegezegd om dat wettelijk te regelen. De toegankelijkheid in het  
taxivervoer is wettelijk heel goed geregeld door de wijziging van de Wet  
gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte en een  
amendement dat vanuit de Kamer is ingediend en aangenomen. De  
juristen van ons departement vragen zich af welke meerwaarde een  
wijziging van de Wp 2000 heeft, terwijl de toegankelijkheid feitelijk in de  
Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte is  
geregeld met het wijzigingsvoorstel dat de Kamer zelf heeft aangebracht.  
We willen niet voor niets een wetgeving maken. Daarom hebben we  
besloten om de Kamer mee te delen dat dit een prima route is; op basis  
van de wetwijziging en het aannemen van de wijziging van de Wet  
gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte is er een  
sluitend systeem van de regelgeving. Die is daarmee afdoende voor  
hulphonden in taxi's. Het is uiteraard nu aan de Eerste Kamer om dit nog  
goed te keuren. Daar is het wachten op. Als dat gebeurt, is het geregeld.  
Mocht dat om wat voor reden dan ook – ik kan het me niet voorstellen,  
maar je weet maar nooit – niet zo zijn, kom ik uiteraard bij de Kamer terug,  
want de heer Van Helvert zei terecht dat het eigenlijk al geregeld had  
moeten zijn. Hij zei het heel mild vandaag, dus ik zie het meer als een  
constatering en ook als een aansporing. Ik denk dat het zo ook bedoeld  
was.

De heer Van Gerven had een vraag over het Valysvervoer.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik heb nog geen antwoord gehoord op een  
van de aspecten die ik in eerste termijn probeerde aan te kaarten, namelijk  
of het nog iets uitmaakt voor de handhaafbaarheid of de mogelijkheid tot  
het doen van klachten, of de toegankelijkheid in de Wet op gelijke  
behandeling op grond van handicap of chronische ziekte is geregeld of in  
de Wp 2000?

Staatssecretaris **Dijkma**: Misschien mag ik daar in de tweede termijn op  
terugkomen, want het maakt uit voor de wijze waarop je de handhaving  
organiseert. Dat kan ik de heer Hoogland dan wat preciezer omschreven  
uitleggen.

Ik kom op de vraag van de heer Van Gerven over het Valysvervoer. Het  
Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) heeft een  
contract afgesloten met Transvision en die beheren het ook, dus ik kan  
niet zelf in overleg gaan. Ik zal het voorstel van de heer Van Gerven aan  
VWS voorleggen, met het verzoek ernaar te kijken en het te bespreken,  
want als er problemen zijn, moeten we die signaleren. Ik wil mijn collega  
van harte vragen of hij bereid is dat na te gaan.

Ik kan in plaats van in de tweede termijn eventueel nu de vraag van de heer Hoogland oppakken over de rechtsbescherming en de handhaving.

De **voorzitter**: Ik zou het doen, Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik zou het ook maar doen. Daar gaat ie. Het is even voer voor juristen. De plicht om assistentiehonden toe te laten, is rechtstreeks verankerd op het hoogste en meest geëigende en gezaghebbende wettelijke niveau, namelijk in de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte. Het is dus een heel goede wet om de positie van die mensen in te versterken. De betrokkene kan een klacht indienen bij het College van de Rechten van de Mens te Den Haag of de zaak voorleggen aan een burgerlijk rechter of een klacht indienen bij het landelijk taxiklachtenmeldpunt. Met de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte is het voor de benadeelde genoeg om een vermoeden aan te tonen van ongerechtvaardigd onderscheid. De beschuldigde – dat is belangrijk voor de bewijslast – moet bewijzen dat daarvan geen sprake is. Daarbovenop kunnen gemeenten een aanvullende vervoerplicht instellen. Dat gebeurt overigens al in veel grote steden, hebben wij ons laten vertellen. Daarmee, zeg ik tegen de heer Hoogland en de Kamer, is er dus een sluitend systeem van regelgeving en bevoegdheden. Het moet niet alleen gaan om een goede juridische inbedding – dat is belangrijk en dat zou hiermee sluitend geregeld kunnen zijn – maar het gaat ook om mentaliteit en bewustwording. Dat moet we met elkaar blijven zeggen. De taxisector moet betrokken zijn bij de bewustwordingscampagne van Staatssecretaris Van Rijn, waarin het belang van de assistentiehonden wordt meegenomen. Het is goed dat we daar op die manier aandacht voor vragen. Einde blok.

Blok twee: de chipkaart. Dat is een oude bekende. De heer Van Gerven vroeg naar de stand van zaken van de chipkaart en het enkelvoudig in- en uitchecken. Het is heel goed dat reizigers bij een overstap niet steeds opnieuw moeten in- en uitchecken. Het idee dat dat eigenlijk niet zou moeten, delen we. Dat vinden is één ding, maar het kunnen realiseren is een tweede; dat is niet eenvoudig. Er loopt op dit moment een pilot op de Valleilijn. Die levert waardevolle informatie op. Er zijn ook ontwikkelingen in de techniek die ons hopelijk op den duur kunnen helpen. Bij de pilot met de Valleilijn heeft men zich met de Autoriteit Consument & Markt (ACM) verstaan, omdat men op het terrein van mededinging tegen een aantal punten aanliep. De pilot moet nog van start gaan; het gaat om kwesties waar in de voorbereiding al tegenaan gelopen wordt. De ACM heeft bij de beoordeling van het vraagstuk een aantal fundamentele vragen gesteld. Het huidige systeem gaat er steeds van uit dat iedere reiziger bij de vervoerder afrekent. Als je het systeem wilt loslaten, moet je dat principe loslaten. Je moet het dan onderling achter de schermen regelen, zodat de reiziger het niet merkt. Naast het feit dat we met de pilot starten, zijn we voornemens een quickscan te doen om te bekijken welke invloed de nieuwe techniek eventueel kan hebben om het doel te behalen. Als die informatie allemaal samenkomt en de pilot straks loopt en er via de quickscan naar de nieuwe techniek is gekeken, kunnen we bekijken welke mogelijkheden er zijn. Het is een kwestie van een iets langere adem, maar het is nodig dat we stappen zetten. Ik hoop dat de Kamer ervan is overtuigd dat we dat doen.

Het hebben van een iets langere adem en het zetten van stappen geldt ook voor de toeristenkaart. De verwachting is dat de toeristenkaart in het tweede kwartaal van 2016 wordt geïntroduceerd. De toeristenkaart zit in de werkagenda van het NOVB. Er is de afgelopen tijd al heel veel in gang gezet: het aanbod is voor toeristen toegankelijker gemaakt, het Nederlands Bureau voor Toerisme & Congressen gaat onderzoek doen naar de ov-behoeften van toeristen, de NS en het GVB hebben samen het Amsterdam Travel Ticket voor toeristen ontwikkeld en de kaartautomaten

op stations zijn geschikt gemaakt voor creditcards. Dat zijn allemaal bijdragen die helpen.

Wordt de website uitcheckgemist.nl verbeterd? Ja. Dat staat op de agenda voor dit jaar. Translink gaat daarmee aan de slag, zeg ik tegen de heer Hoogland. De heer Hoogland vroeg zich af hoe het straks verdergaat met 9292, nu de markt zijn werk doet op het punt van open data en dergelijke. Het is heel goed dat de markt aan de slag gaat. Er gaat overigens geen belastinggeld naar 9292; het geld komt van de vervoerders.

De heer Hoogland vroeg wanneer iedereen op rekening kan reizen. Er lopen proeven met het reizen op rekening voor consumenten. We willen de ervaringen daarvan meenemen in een eventuele verdere uitrol. Een brede landelijke uitrol is op dit moment nog niet voorzien, omdat we eerst de ervaringen willen opdoen.

De heer Houwers heeft heel veel geloof in de nieuwe betaalwijze. Ik ben het daarmee eens. Ik denk dat het gezien de snelheid van de apps en dergelijke ongelooflijk veel gaat opleveren in de toekomst. De skipas zit nog even niet in het vizier. In het openbaar vervoer betaal je immers voor de afgelegde afstand; bij een skipas betaal je één bedrag. Als je goed bent, mag je ontzettend veel skiën en als je iets minder goed bent, ga je sneller naar de après-ski. Er is overigens altijd ondersteuning van een app nodig, want dan kun je zien hoeveel kilometer is afgelegd. Op dat terrein zijn ontwikkelingen gaande. Het is niet een-op-een een techniek die we nu kunnen introduceren. Er kan een hoop, maar niet alles.

De heer **Houwers** (Houwers): Ik ben blij dat de Staatssecretaris met mij van mening is dat er allerlei vernieuwingen kunnen worden toegepast, maar de gedachte die ik bij de skipas had gaat niet zozeer over de kilometers of het aantal keren, want dat kan met abonnementen immers ook al. Het gaat veel meer over dat contactloze. Nu kan iemand met een ov-kaart ervoor kiezen om zonder dat ding voor het apparaat te houden in te stappen en later weer uit te stappen. Dat zou niet kunnen als men automatisch wordt gescand als men door de deur gaat. Daar wil ik naartoe. Met een dergelijk systeem wordt tevens het aantal zwartrijders verminderd. Kan dat systeem worden ingevoerd? Je bent dan ook meteen van het dubbel inchecken af, omdat het allemaal vanzelf gaat.

Staatssecretaris **Dijkma**: Het idee van het contactloos in- en uitchecken zou een rol kunnen spelen in de quickscan die ik zojuist heb aangekondigd. Daarin kunnen we verkennen wat er wel en niet kan.

De heer **Houwers** (Houwers): Mag ik de Staatssecretaris vragen om dat idee daadwerkelijk mee te nemen in dat vervolg, zodat we weten welke mogelijkheden en problemen we voor de toekomst kunnen verwachten?

Staatssecretaris **Dijkma**: Dat zeg ik de heer Houwers toe.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik heb geen vervolgvraag over het vorige onderwerp. Ik moet eerlijk bekennen dat je bij de Baja Beach Club in Rotterdam tien jaar geleden al contactloos kon betalen, maar dat is een ander verhaal. Mijn interruptie gaat over het betalen en de chipkaart. Ik deel de analyse dat er geen belastinggeld zit in 9292ov. Het is wel publiek geld in die zin dat 9292ov ooit is opgericht door de NS, na een verkoop van Telfort meen ik mij te herinneren. Het is allemaal publiek gedekt geld. Het zijn net geen premiegelden, maar het zit er dicht tegenaan. De vraag is hoe lang je moet doorgaan met het financieren van 9292ov. De Staatssecretaris laveerde langs die vraag. Misschien zijn er redenen om door te gaan met de financiering en om 9292ov in de lucht te houden, maar misschien zijn er ook redenen om dat niet te doen.



Staatssecretaris **Dijkma**: De waarneming van de heer Hoogland klopt. Ik laveerde erlangs, maar helaas nog niet soepel genoeg geloof ik. Ik heb niet onmiddellijk een reden om nu te zeggen: laten we ermee stoppen. Ik heb geen indruk van wat de consequenties daarvan zouden zijn. Ik vermoed dat veel mensen nog steeds gebruikmaken van 9292. Of je de financiering voor de eeuwigheid moet blijven regelen op de manier zoals het nu gaat, durf ik niet te zeggen. We moeten de prille ontwikkelingen in de markt afwachten voordat we met een oordeel komen. Ik zeg er heel eerlijk bij dat het van alle problemen die ik op mijn bord krijg en die om een acute opvatting vragen, niet het eerste is waarover ik een hele avond ga nadenken. Ik kan me voorstellen dat het probleem op een moment aan de orde is, maar zelf wil ik het nu even afwachten.

De heer **Hoogland** (PvdA): De Staatssecretaris deelt mijn analyse over het laveren en ik de hare over de prioriteit ervan.

Staatssecretaris **Dijkma**: Mooi. Dan zijn we toch weer een stuk verder.

De heer **Van Gerven** (SP): Ik wil even op dit punt doorgaan, want er is nog een principieel punt. De heer Hoogland heeft het probleem vooral financieel aangevlogen. De site 1850.nl zou gratis zijn, maar niets is gratis in de wereld. Er zit een verdienmodel achter gratis apps. Als de Staatssecretaris er ooit nog aan toekomt om zich daar een oordeel over te vormen, geef ik haar graag de boodschap mee dat men via apps allerlei privacyaspecten en gegevens prijsgeeft, waardoor er via zo'n app nieuwe verdienmodellen ontstaan met gerichte reclamecampagnes. De SP wil die kant niet op. Ik vind 9292ov een zeer betrouwbaar medium, maar dat ligt wellicht aan mijn leeftijd. De SP wil dat de site voorlopig nog in de lucht blijft. Daar heeft de SP geen bezwaren tegen.

Staatssecretaris **Dijkma**: Ik weet niet of het aan mijn leeftijd ligt, maar dank voor de steun. In alle diplomatie was mijn opmerking dat we op dit punt niet zomaar moeten bewegen. Ik ga er op dit moment niet uitgebreid over nadenken. Ik denk overigens dat de door de heer Van Gerven geschetste problematiek iets anders is dan het werken met open data waar de heer Hoogland op wijst. Dit gaat veel meer over allerlei voorstellen en dergelijke op individueel reizigersniveau. Hier gaat de discussie, net als bij de televisieprogrammering, over de vraag van wie de gegevens zijn. Mag alleen een omroep die gegevens verstrekken of kunnen kranten er ook vrijelijk gebruik van maken? Open data zijn op zich een vooruitgang voor de mensheid, maar dat is mijn opvatting. Dat betekent echter niet dat je nu al kunt zeggen dat we geen behoefte meer hebben aan 9292. Het is niet mijn bedoeling hier nu heel veel discussie over te hebben, want ik zie nu niet voor welk probleem we een oplossing aan het verzinnen zijn.

De **voorzitter**: Ik zie wel wat anders, namelijk dat de heer Van Helvert wel zin heeft in een discussie.

Staatssecretaris **Dijkma**: Dat heeft hij altijd.

De **voorzitter**: Ik weet dat de heer Van Helvert over vijf minuten dit debat moet verlaten, dus ik geef hem de ruimte in dezen.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik dacht: ik pak nog gauw even de gelegenheid voordat ik moet vertrekken. Dank u wel dat u dat alvast aankondigt, voorzitter.

Ik vond het een interessante discussie. De PvdA maakte de terechte opmerking dat het eigenlijk publiek geld is; weliswaar via een andere route, maar het blijft publiek geld. De Staatssecretaris zegt dat zij de

analyse misschien deelt, maar nu nog even niet; ze geeft er niet direct prioriteit aan. Die mening deelt de PvdA dan weer. Je kunt ook zeggen: als een andere partij het wil overnemen, waarom zou je dan niet nu al onderzoeken of 9292 überhaupt nog nodig is? Ik deel de mening van de SP dat er iets dergelijks moet blijven, maar dat hoeft niet per se 9292 te zijn via de huidige betaalgangen. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat zij daar binnen een bepaalde termijn naar wil kijken?

Staatssecretaris **Dijkma**: Je kunt het via een andere partij doen, maar de vraag blijft voor welk probleem we op dit moment een oplossing aan het verzinnen zijn, gelet op alle acute issues die er verder spelen. Het is goed dat de markt zijn kansen grijpt. Ik sluit niet uit dat er op een gegeven moment een situatie kan ontstaan waarbij je naar een nieuwe werkelijkheid gaat, maar ik heb niet de indruk dat we die situatie al hebben bereikt. Ik stop mijn energie in alle dossiers waar de Kamer mij terecht over ondervraagt – ik ga het zo meteen hopenlijk in het bijzijn van de heer Van Helvert nog hebben over de fietsenstallingen – en als ik mag kiezen, en dat mag ik volgens mij, zet ik mijn energie liever in op een paar van dat soort onderwerpen dan specifiek op dit probleem, maar het is uiteindelijk aan de Kamer. Die is de baas.

De **voorzitter**: Wil de heer Van Helvert nog het antwoord van de Staatssecretaris horen over 9292?

De heer **Van Helvert** (CDA): De Staatssecretaris bagatelliseert het probleem gemakkelijk weg en zegt dat ze de fietsen ook heel belangrijk vindt en dat punt dus eerst wil behandelen. Dat begrijp ik allemaal wel, maar uiteindelijk betalen de Nederlandse Spoorwegen veel geld aan de app. De Nederlandse Spoorwegen hebben gezegd – daar gaan we het vandaag niet over hebben – dat ze stoppen met het bakken van hamburgers en frikadellen en naar hun corebusiness gaan. Daarbij zou de vraag kunnen worden meegenomen of de NS wel de aangewezen onderneming is om die app te betalen als er ook een private onderneming is die dat wil doen. Er is toch niets verkeerd aan om binnen een ministerie te bekijken hoe lang we 9292 nog via de NS of andere kanalen subsidiëren?

Staatssecretaris **Dijkma**: Ik vrees eerlijk gezegd dat we een keer op papier moeten zetten hoe het georganiseerd is. Dat kan wellicht wat veronderstellingen en kou uit de lucht halen. 9292 is een van de platforms en de Nationale Databank Openbaar Vervoer (NDOV) zorgt voor beschikbare data. Elke marktpartij kan daarop inspringen. Dat vervoerders er zelf ook een rol in willen spelen, kun je ze niet verbieden; dat is eigenlijk wat hier nu op tafel wordt gelegd. Mijn vraag daarbij zou dan zijn: waarom eigenlijk?

De **voorzitter**: Misschien is het goed om nu de vraag over de frikadellen en kroketten te beantwoorden, dan krijgt de heer Van Helvert het antwoord nog mee.

Staatssecretaris **Dijkma**: Ja, dat is goed. Ik vind het terecht dat de heer Van Helvert over de fietsenstalling en de tekorten aan plekken spreekt. Bij de van-deur-tot-deurbenadering zijn we op het spoor soms zeer gefocust op de snelheidswinst in minuten, maar als je een halfuur op zoek bent naar een plek voor je fiets, heb je een probleem. Ik deel de benadering van de heer Van Helvert. Er is in maart een bestuurlijk overleg met de gemeenten en de NS over wat ons te doen staat, waarin tevens wordt gesproken over de financiën. Ik kom er daarna bij de Kamer op terug. Ik kom bij het laatste punt in dit blok: een vraag van de heer Hoogland over iets waar hij al langer energie op zet, namelijk het afschaffen van de

administratiekosten als je geld van je ov-chipkaart haalt. Gelukkig gaan de administratiekosten deze maand van € 2,50 naar € 1, maar in de ogen van de heer Hoogland is dat nog altijd een euro te veel. De effecten worden gemonitord. Als het aantal transacties bij de servicebalie niet te veel toeneemt, is wellicht een verdere verlaging mogelijk. Alle inspanningen zijn erop gericht om te doen wat de heer Hoogland wil, maar misschien niet helemaal in het tempo waar de heer Hoogland blij van wordt. Daar kan ik niet meer aan doen dan we al doen.

Ik kom bij het thema mobiliteitskaarten. Mevrouw De Boer, de heer Houwers en ook de heer Van Gerven hebben daarover gesproken. De meningen waren enigszins verdeeld. In de moties van mevrouw De Boer, mevrouw Dik-Faber en mevrouw Van Tongeren wordt gevraagd om te onderzoeken of de positie van de mobiliteitskaartaanbieders in de wet moet worden geregeld. Het ministerie heeft Ecorys gevraagd een onderzoek te doen. Uit het onderzoek blijkt dat mobiliteitskaartaanbieders de mogelijkheid hebben om hun klanten op hun eigen mobiliteitskaart met het openbaar vervoer te laten reizen, dat ze in staat zijn om een marktpositie op te bouwen en dat ze mogelijkheden hebben om op andere kaarten alle producten van de vervoerders aan te bieden. Uit het onderzoek blijkt tevens dat er geen sprake is van marktfalen. De conclusie is daarmee dat de positie van de mobiliteitskaartaanbieders niet in de wet geregeld hoeft te worden. De mobiliteitskaartaanbieders hebben aangegeven dat zij graag alle producten van vervoerders willen aanbieden, dus ook kortingen in daluren of jaarkaarten. Ecorys heeft dat onderzocht en zegt dat het niet nodig is om daar iets voor te regelen. De NS is momenteel met mobiliteitskaartaanbieders in gesprek en is bereid de mogelijkheden voor mobiliteitskaartaanbieders om NS-producten aan te bieden te bekijken. We hebben een hoofdlijnennotitie toegezegd voor de AMvB (algemene maatregel van bestuur) over de ov-chipkaart. Het lijkt mij goed om er op dat moment op terug te komen. Zoals beloofd kom ik dan terug op de ultieme vraag of we wettelijk nog iets moeten willen verankeren. De heer Van Helvert vroeg of de mobiliteitskaartaanbieders zijn uitgenodigd in het NOVB. De mobiliteitskaartaanbieders zijn uitgenodigd door de coöperatie. Dat is meegedeeld in de brief met de beantwoording op commissievragen van 27 januari jongstleden. Het overleg is opgestart.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik hoor het de Staatssecretaris wel zeggen, maar ik wil het even zeker weten. Kan in het onderzoek, in de hoofdlijnennotitie, worden meegenomen of de andere producten, ook voor de consumenten, toegankelijk kunnen worden voor de mobiliteitskaartaanbieders? Ik ben het met de Staatssecretaris eens dat je het niet wettelijk hoeft te regelen. Het is geen heilig doel in het leven. Ik heb liever dat partijen er zelf uitkomen in het belang van de consument, van de reiziger, maar kan de toegang tot de andere specifieke producten met kortingen, daluren enzovoorts in de hoofdlijnennotitie worden meegenomen?

Staatssecretaris **Dijkma**: Ja, dat kan. Daar is een gesprek over, maar we gaan het niet verplicht opleggen, want vervoerders moeten in staat blijven om hun eigen propositie voor hun reizigers te maken. Dat spanningsveld zit er. Het is heel goed dat de NS over dit type producten in gesprek is met de mobiliteitskaartaanbieders. Het heeft ook mijn voorkeur dat men er onderling uitkomt. Ik kom in de hoofdlijnennotitie terug op wat het gesprek heeft opgeleverd en hoe we naar de wettelijke verankering kijken, maar het onderzoek dat er al ligt, moet uiteraard ook zijn waarde hebben. Ik kom bij het thema van de taxi. Ik doe de Kamer zo een voorstel over de manier waarop we verder moeten met de experimenten. Ik vraag de Kamer echter eerst om mij toe te staan nog een keer neer te zetten wat op dit moment de stand van zaken is en wat de mogelijkheden zijn. Mijn stelling is dat er binnen de huidige taxi- en ov-regelgeving volop ruimte is

voor nieuwe initiatieven, innovaties en experimenten. Dat werd al conservatief genoemd; ik vraag mevrouw De Boer over een jaar of ze er nog zo over denkt. Als je kijkt naar de uitvraag naar ideeën die stuiten op belemmeringen in de regelgeving, blijkt dat het merendeel van alle ideeën past binnen de huidige regelgeving. De sector mag best worden uitgedaagd om met initiatieven en experimenten te komen. Het Ministerie van I en M ondersteunt dat van harte. Daar is helemaal niets conservatiefs aan; het is vooral heel verstandig.

Er kan al heel veel wat het op een andere manier organiseren van vervoer betreft. De heer Houwers noemde al een aantal voorbeelden. Bij Abel kan een zitplaats worden gedeeld. Bij Gogido kunnen verschillende aanbieders worden vergeleken. Beide organisaties bieden taxidiensten aan beneden het gangbare tarief voor taxivervoer. Er zijn nieuwe vervoersinitiatieven waar het reguliere ov-aanbod terugloopt, zoals de haltetaxi in de provincie Zeeland en de wensbus in Limburg. Er wordt vanuit de markt ingespeeld op de behoefte bij reizigers. We hebben een kennisplatform ingericht voor nieuwe initiatieven. Het kennisplatform wil mensen die initiatieven starten, ondersteunen bij de kansen en mogelijkheden binnen de regelgeving. Bij het kennisplatform kunnen ideeën en experimenten worden ingediend.

We zijn met de sector en overheden in gesprek om te bespreken waar we tegenaan lopen, welke mogelijkheden zij zien en waar het soms spaak loopt. We gaan de regelgeving wijzigen om mogelijkheden voor nieuwe vervoersinitiatieven met vrijwilligersvervoer te vergroten. Ik kom daar zo op terug bij de vraag die de heer Van Gerven daarover stelde. Het gaat niet om verdringing, maar meer om het aanmoedigen van de vrijwilligers. Dat is echt een andere benadering.

Naast de invulling van de experimenteerruimte, wat in de brief van 5 mei werd aangekondigd, de bejubelde brief zou ik haast willen zeggen, is per 1 januari jongstleden de taxiregelgeving aangepast. Er is meer ruimte voor digitale alternatieven en overbodige regels zijn vervallen. Dat levert de sector nu al een besparing op van circa 10 miljoen euro. Ik vind dat prachtig en vooruitstrevend. De verdere verruiming in de regelgeving wordt bekeken aan de hand van een aantal evaluaties: er is een evaluatie naar de tariefstructuur, in juli van dit jaar wordt gestart met de evaluatie naar de BCT en in de tweede helft van dit jaar is een evaluatie naar de regelgeving voor TTO's voorzien. Als ik de Kamer zo hoor, is men gek op het experiment en wil men daar meer gebruik van maken. De heer Hoogland zei dat, alsmede mevrouw De Boer en de heer Van Helvert. Dat willen we ook en het mag ook, op een manier waarvoor bijvoorbeeld tijdelijk regelgeving moet worden aangepast of buiten werking moet worden gesteld. Ik wil dat wel graag gecontroleerd doen. Ik wil niet op voorhand een experiment uitsluiten, behalve bij de boordcomputer; ik zeg zo waarom, want dat heeft een specifieke reden.

Het ingerichte kennisplatform en het gesprek met de sector zijn bedoeld om ideeën uit te werken. Het ministerie is momenteel in gesprek met de gemeente Eindhoven. Er zijn ideeën over het blauwe kenteken als onderwerp voor experiment. Misschien dat ook het maximumtarief zich voor een experiment leent. Het ministerie is in gesprek met de gemeente en bereid om een experiment te doen, ook als dat buiten de regelgeving om moet.

Ik wil de Kamer in alle openheid de harde lijn neerleggen waarom ik niet op dit moment ga morrelen aan de BCT. De BCT is noodzakelijk voor handhaving en wordt momenteel ingevoerd. Daar is lang over gesproken. Als je nu weer gaat experimenteren, ondermijn je de invoering, want dan zend je twee signalen uit. Er is ook geen alternatief. Waarom is dat alternatief er niet? Alleen de BCT borgt zowel de veiligheid, de privacy als de betrouwbaarheid van de gegevens. We hebben die gegevens niet alleen voor de reiziger nodig. Dat kan immers met apps, mits je die hebt. Dat is nog wel een puntje, want niet iedereen is zo mobiel. We hebben die

gegevens ook nodig voor de ILT en de Belastingdienst, zodat zij hun handhavende werk kunnen doen. Daar morrel ik niet aan. Ik wil naar hartenlust experimenteren en ik laat de Kamer in Eindhoven zien wat er nog meer kan, maar dat is wel de bottomline en daar houd ik aan vast. De Kamer krijgt een evaluatie. We blijven niet ergens onder een steen liggen wachten tot de discussie weer over is, maar we moeten het op dit moment even zo doen. Die clementie vraag ik aan de Kamer. Mevrouw De Boer vroeg of de BCT niet kan worden afgeschaft voor het doelgroepenvervoer. Nee, want het doelgroepenvervoer moet voldoen aan de basiskwaliteitseisen voor taxivervoer en zowel de arbeidstijden, de rusttijden en de registratie daarvan vinden via de BCT plaats. Dat is van belang voor de bescherming van kwetsbare klanten. Taxi's inzetten op ov-lijnen ...

De **voorzitter**: Voordat u daar antwoord op geeft, zie ik dat mevrouw De Boer een andere vraag heeft.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Inderdaad. Ik kom zo meteen in tweede termijn nog wel even op een aantal dingen terug, maar ik heb een specifieke vraag over de BCT. In de brief van 27 januari staat dat alternatieve instrumenten voor de BCT waarmee dezelfde doelen als met de BCT kunnen worden bereikt, niet zijn uitgesloten. Dat is winst. Volgens mij is daar wel een opening of een haakje. Ik snap dat we moeten evalueren. De BCT is ooit ingevoerd; we kunnen als politiek dus niet overhaast ineens 180 graden de andere kant op gaan, want dan zijn we geen betrouwbare gesprekspartner meer voor de taxibranche, maar we moeten wel stappen zetten richting nieuwe ontwikkelingen. We kunnen onze ogen daar niet voor sluiten. Neemt de Staatssecretaris dit haakje, want het staat er, mee in de evaluatie? Gaan we experimenteren met alternatieven waarmee we hetzelfde doel kunnen bereiken? Het is inderdaad zo dat niet iedereen mobiel is, maar met apps kun je dezelfde doelen bereiken.

Staatssecretaris **Dijksma**: Nee, dat kan dus niet. Dat is precies het probleem. Met de apps kunnen we niet voor al onze belangen, zoals handhaving en de Belastingdienst, dezelfde doelen bereiken. Het punt is dat het alternatief dat we voor al die doelen nodig hebben, er momenteel niet is. We sluiten onze ogen niet voor de werkelijkheid, want we zullen de evaluatie bekijken. De tijd schrijdt natuurlijk voort, dus op een gegeven moment haalt de technologische vernieuwing weer vele nieuwe mogelijkheden aan boord. Op dit moment is dat echter niet zo. Ik wil vanuit de rol die we als betrouwbare overheid moeten spelen – mensen zitten volop in de introductie – geen dubbelhartig signaal uitzenden. Dat vind ik niet fair. Er wordt geïnvesteerd; dat kost geld en dat kost moeite. We doen de evaluatie en we experimenteren, maar we zijn wel helder in wat wel en niet kan. Zo werk ik en ik vind dat het belangrijk is dat mensen daarvan op aan kunnen.

De heer Hoogland vroeg of een experimenteerartikel in de taxiwetgeving uitkomst kan bieden. Ja. Het artikel zit in de wetgeving in de Wp 2000. Daar is een AMvB voor vereist, maar er kan zoals ik zojuist heb betoogd, ook gebruik worden gemaakt van de huidige flexibele regels waarin heel vaak vrijstellingsmogelijkheden zitten. Dan kan via de snelle route hetzelfde effect worden bereikt, zeker voor een enkel experiment in een gemeente.

Mevrouw De Boer vroeg of we de inzet van taxi's op ov-lijnen mogelijk maken. Dat is al mogelijk, maar dat moet uiteraard wel met de concessieverlener en -houder worden besproken.

De heer Van Helvert vroeg wanneer de ondernemersvergunning wordt afgeschaft. Dat is per 1 januari 2018 mogelijk. Er wordt eerst onderzoek gedaan naar de toegevoegde waarde van de vergunning. Dat onderzoek start dit voorjaar.

De vraag van de heer Hoogland over de normering van het aantal taxi's leidde meteen tot een reactie van mevrouw De Boer. Ik heb het debat met belangstelling gevolgd. Het kabinet heeft eerder gekozen voor het uitgangspunt dat iedereen welkom is in de Nederlandse taximarkt, mits men voldoet aan een basiskwaliteitseisenpakket. Capaciteitsbeleid leidt tot verstarring van de markt. Dat kan vaak de tarieven opstuwten met verdere kosten voor vergunningen en dergelijke. Ik moet toegeven dat er inderdaad veel taxi's zijn. Als je Nederland bijvoorbeeld vergelijkt met de stad Los Angeles, heeft Nederland een royaal aanbod. De markt moet daar zijn oplossing in vinden en de kwaliteit moet meer en meer bepalend worden. Dat is een belangrijk uitgangspunt.

De heer **Hoogland** (PvdA): Mijn vraag raakt niet zozeer aan de brief die de Staatssecretaris gestuurd heeft, maar aan een aantal fundamentele beginselen die voor het taxivervoer in de Wp 2000 zijn vastgelegd. Een van de dingen is dat de kwaliteit leidend moet zijn. Dat is in theorie juist, maar feitelijk is er natuurlijk een vrij uniform aanbod. Een taxi is een taxi en brengt je van A naar B en de opstapplaats is de opstapplaats. Een daadwerkelijke keuze is er soms niet, vanwege de fysieke onmogelijkheden, zeker in drukke, oude binnensteden. Het principe dat je kunt kiezen en dat daarmee kwaliteit leidend is dat op veel plekken wel werkt, geldt niet. Is de manier waarop de wetgeving in elkaar zit en hoe de TTO-structuur is, voldoende om daar toch op te kunnen sturen? De theorie dat kwaliteit leidend is en dat er daarmee keuzevrijheid is en de markt zijn werk doet, werkt deels in de wat minder drukke gebieden, maar werkt deels ook niet in de wat drukker gebieden. Ik vind dat wel ingewikkeld.

Staatssecretaris **Dijkzema**: Het is heel verleidelijk om hier open in mee te filosoferen, maar dat ga ik niet doen. Ik weet niet zeker of het helemaal waar is dat het probleem is dat er geen keuze is. Er is volgens mij best veel keuze op heel veel momenten, maar het is belangrijk dat kwaliteit daarbij de makkelijkste keuze is. Daar kunnen we een bijdrage aan leveren door daar strikt op te zijn en de markt moet zijn bijdrage leveren door een goed product neer te zetten. Er wordt om experimenten gevraagd. Dan moet ik toch een wervraag stellen. Wat eigenlijk van mij wordt gevraagd, is niet om ervoor te zorgen dat er minder taxi's komen, maar om ervoor te zorgen dat er meer aanbod komt. Het is van tweeën een, zeg ik tegen de heer Hoogland. Ofwel de ruimte wordt gezocht in het experiment en het concurreren op kwaliteit en wat passend is voor de reiziger. Dat model wordt momenteel gehanteerd. Ik begrijp dat de heer Hoogland mij opjaagt om zo veel mogelijk te experimenteren. Ofwel er wordt een heel andere route gekozen. Dan gaan we niet meer experimenteren, maar reguleren. Dat heeft consequenties, zoals ik zojuist heb geschetst. Dat model zal kostenopdrijvend werken en het is niet gezegd dat het uiteindelijk voor de reiziger het beste is. Er moet ergens een keuze worden gemaakt. Het lijkt mij dat je niet heel veel experimenten kunt willen en tegelijkertijd zeggen dat er te veel taxi's zijn, maar dat is mijn logica.

De **voorzitter**: Er is een vervolgvraag van de heer Hoogland. We gaan overigens niet uitgebreid filosoferen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Nee, de voorzitter niet, maar ik wil toch een poging wagen om te filosoferen en daar zit ook een vraag aan vast. In hetgeen de Staatssecretaris zegt zit een veronderstelling en een soort tegenstelling die ik niet helemaal deel. De veronderstelling is dat de experimenten zorgen voor meer aanbod, maar ik zou bijna zeggen: die leiden tot een ander aanbod. De veronderstelling dat er sprake is van keuze klopt niet helemaal. Als je op vrijdagavond naar Amsterdam gaat, bijvoorbeeld naar het Leidseplein, staat daar een heel lange rij taxi's, maar

je kunt niet kiezen. Je kunt formeel wel kiezen, maar in die situatie niet. Je kunt immers alleen de eerste taxi uit de rij pakken vanwege de belemmering dat de taxi's tussen hekken staan; als je de achterste taxi kiest, kan die er niet uit. Er zijn ook informeel belemmeringen. Ik ben m'n leven graag zeker en als je daar een andere taxi kiest dan de eerste, kunnen er problemen ontstaan. Dat is niet alleen in Amsterdam zo, maar ook op andere plekken. Snap ik dat? Natuurlijk, want iedereen wil wachten op zijn beurt. Die veronderstelling klopt dus niet helemaal. Daar hoeven we niet op door te filosoferen, maar het zegt iets over een aantal aannames met betrekking tot de markt en over wat de Staatssecretaris zegt over de mogelijkheden om de markt te verbeteren. Deelt de Staatssecretaris die analyse?

Staatssecretaris **Dijkma**: Ik begrijp het, maar we gaan ook de zogenoemde TTO evalueren. Dat doen we niet voor niets. We zullen zeker naar de veronderstelling kijken, maar in algemene zin maak je meer vormen van aanbod mogelijk als je meer experimenteert. Daarmee kun je concurrentie op kwaliteit een extra push geven. Dat is volgens mij waarom de heer Hoogland dat wil. In de praktijk loop je soms aan tegen situaties die de heer Hoogland schetst. We hebben aangegeven dat we daar in onze evaluatie naar moeten kijken. Dan kunnen we het debat misschien toch nog in gemeenschappelijkheid besluiten. Dat is al heel mooi.

Ik kom last but not least bij de heer Van Gerven, die eigenlijk twee vragen heeft gesteld over het taxivervoer. Ten eerste de vraag of de inzet van vrijwilligers leidt tot verdringing? Nee, tenzij er sprake zou zijn van oneerlijke concurrentie, maar dat is afhankelijk van specifieke omstandigheden. De centrale vraag is altijd of het vrijwilligersvervoer in plaats komt van bestaand vervoer of dat er anders geen vervoer is. De inzet van vrijwilligers in het personenvervoer is met name voor bepaalde doelgroepen en in regio's met weinig reizigers cruciaal. Die zijn er echt afhankelijk van. Het vrijwilligersvervoer is kleinschalig vervoer, sluit aan op de bestaande vraag en is uitgesloten van taxi- en ov-regelgeving. De bedoeling met het belonen van de vrijwilligers, en dat past in de filosofie van de partij van de heer Van Gerven, is dat je mensen die iets extra's voor de samenleving doen daarvoor kunt belonen. Ik snap de vraag van de heer Van Gerven wel, maar mijn indruk is dat het niet op deze manier tegen elkaar af te zetten is. Dat wil ik gezegd hebben.

Ten tweede de vraag hoe het precies zit met de verantwoordelijkheidsverdeling met betrekking tot de taximarkt; who's the boss? Dat is heel simpel: ik ga over de kwaliteit van het taxivervoer, de heer Kamp is verantwoordelijk voor innovatie en mededinging en er is geen onduidelijkheid of strijd tussen de departementen of ons. Wij vinden beiden: u bent de baas, altijd; dat is het veiligste antwoord en het is nog waar ook. Het OM was ook even de baas, want dat moet bekijken hoe een en ander precies in elkaar zit. Wij hebben gezamenlijk een belang in het bevorderen van de kwaliteit van het taxivervoer en het personenvervoer, dus dat is aan de orde en niet iets anders. We willen gezamenlijk streven naar nieuwe experimenten, maar die moeten wel passen binnen een aantal kwaliteitscriteria en er moet sprake zijn van eerlijke concurrentie. Dat zijn een paar algemene uitgangspunten en die delen we met elkaar.

De heer **Van Gerven** (SP): Ik wil even terug naar de vrijwilligersdiscussie om het scherp te krijgen. Ik had in mijn eerste termijn het volgende gezegd: de SP deelt niet de opmerking van de Staatssecretaris dat waar regulier openbaar vervoer of taxivervoer niet langer rendabel is, vrijwilligers moeten komen opdraven. Klopt het dat de Staatssecretaris dat heeft gezegd of dat het in een van de stukken staat?

Staatssecretaris **Dijkma**: Volgens mij heb ik dat niet zo gezegd. Het is natuurlijk wel zo dat het inzetten van vrijwilligers met name in gebieden waar weinig alternatieven zijn, een uitkomst is voor mensen. Je kunt daarvan wel zeggen dat het niet mag of dat je het niet zou willen, maar als er moet worden gekozen tussen een vrijwilliger of geen vervoer, weet ik wel waar ik voor kies. Ik kies met de verruiming duidelijk voor het steunen van al die vrijwilligers. De heer Houwers gaf terecht aan dat het om beperkte bedragen gaat. We trekken daarmee één lijn met andere sectoren waar vrijwilligers vergoedingen krijgen. Ik zie niet op welke wijze die geste, want dat is het eigenlijk, een soort uitholling zou kunnen zijn voor het vervoer in de regio's waar het traditioneel moeilijk is om zaken rendabel te krijgen.

De heer **Van Gerven** (SP): Het gaat mij om dat andere punt. Dat er een soort maatschappelijke beloning tegenover staat voor vrijwilligers die zich inzetten, daar verzet niemand zich tegen. Dat wordt wel gedeeld. Het gaat om het principiële punt wat de overheid ervoor over heeft om het openbaar vervoer in dunbevolkte gebieden overeind te houden? Waar ligt die grens voor de Staatssecretaris?

Staatssecretaris **Dijkma**: Dat is een algemeen debat. Mijn stelling zou zijn dat we al jarenlang, en volgens mij terecht, heel veel extra geld vanuit de samenleving in het openbaar vervoer stoppen, omdat het per definitie op heel veel plekken sowieso niet rendabel is. Dat is een terechte keuze, omdat mensen afhankelijk zijn van het openbaar vervoer; we moeten er dus in investeren. De verhoging van de vrijwilligersvergoeding voor mensen die in het vervoer werkzaam zijn en de vergoeding van mensen die in de zorg of in andere sectoren werken als een probleem neerzetten, zie ik niet helemaal. Ik hoop dat de heer Van Gerven dat steunt en volgens mij steunt hij dat wel. Die andere discussie wil ik van harte een keer voeren, misschien bij een begrotingsbehandeling, maar heeft minder met de vrijwilligersvergoeding te maken dan de heer Van Gerven suggereert. Als er teksten zijn waarop de heer Van Gerven mij wil aanspreken, moet hij echt met het voorbeeld komen, want ik begrijp in alle eerlijkheid niet waarop wordt gedoeld.

De **voorzitter**: U kunt uw vragen stellen, mijnheer Van Gerven.

De heer **Van Gerven** (SP): Dit was mijn derde termijn in deze interruptie. Ik kijk of ik in tweede termijn heel specifiek die quote kan aanhalen, want dat maakt het wat makkelijker. Als de voorzitter mij toch een vraag toestaat: de SP is altijd heel erg bezorgd over het feit dat het openbaar vervoer in dunner bevolkte gebieden in de loop der jaren minder is geworden. Dat is een constatering en daar zijn wij ook voor verantwoordelijk.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik wil even teruggrijpen op het brede taxidebat. Is de Staatssecretaris daadwerkelijk voornemens om experimenten buiten de wet- en regelgeving toe te laten, bijvoorbeeld met blauwe nummerborden? Ik snap het standpunt op dit moment over de BCT, maar gaan we nu echt experimenteren met het loslaten van de blauwe kentekenplaat, het meerijdsprincipe en het inzetten van taxi's op ov-lijnen? Het in Eindhoven aangevraagde experiment is in eerste instantie afgewezen. Er wordt volgens mij opnieuw over gesproken. Dat gaat hier concreet over. Ik haak even aan op een aspect in de brief. Er is een website waar je experimenten kunt melden die binnen de huidige wet- en regelgeving vallen. Dat zou ik expliciet willen uitbreiden tot experimenten die buiten de wet- en regelgeving vallen. Het lijkt me logisch dat die ook op die website worden gemeld.



Staatssecretaris **Dijkma**: Mijn voorstel aan de Kamer was om in Eindhoven een experiment te doen, waarbij er mogelijkheden zijn om het experiment zo in te kleden dat het buiten de wet- en regelgeving valt, behalve op het punt van de BCT. Dat blijft gewoon staan. Daar ga ik niet mee experimenteren. Dat was naar ik hoop mijn heldere boodschap. We kunnen met de gemeente Eindhoven en met betrokkenen die daar bij zitten, samen bezien welke van de experimenten zij het liefst zien. Dat zou mijn voorstel zijn.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat heeft mijn oprechte steun. Het is mooi dat dat mogelijk is. Dan is er nog het kennisplatform; ik zei website. Kunnen daar experimenten worden toegestaan die buiten de wet- en regelgeving vallen? In de brief wordt alleen gesproken over het toestaan van experimenten die binnen de huidige wet- en regelgeving vallen. Ik zou het niet beperken tot Eindhoven. Ik juich Eindhoven van harte toe, maar laat ook in de rest van het land experimenten ontwikkeld worden, dus niet alleen in Eindhoven, want zo kun je het nu een beetje opvatten en ik neem aan dat de Staatssecretaris het niet wil beperken tot Eindhoven.

Staatssecretaris **Dijkma**: Ik begrijp dat. Natuurlijk bekijken we al die ideeën, maar er moet ook draagvlak voor zijn. Ik zeg het maar even onomwonden: als ik bij de wethouder in Amsterdam aankom met het verhaal van de blauwe kentekens, is hij niet blij. Hij wil dat experiment niet. Ik begrijp waarom hij dat niet wil. Dat heeft te maken met handhaafbaarheid. Op sommige plekken kun je het gemakkelijker doen. Er moet wel draagvlak voor zijn. Ik ben van harte bereid, en daarom heb ik Eindhoven genoemd omdat we daar dat gesprek goed kunnen voeren, om te doen wat mevrouw De Boer wil, namelijk ook buiten wet- en regelgeving om mogelijkheden te zoeken. Als er via het kennisplatform elders ideeën naar voren komen, los van de boordcomputer, die op draagvlak kunnen rekenen in de regio waar het experiment moet plaatsvinden, staan we daar open voor. Het moet echter niet een experiment zijn waarmee we onze lokale bestuurders in de wielen fietsen. Dat vind ik geen collegiale vorm van bestuur, want dan breng ik hen in problemen en dat wil ik niet.

De **voorzitter**: Volgens mij heeft de Staatssecretaris alle vragen in de eerste termijn beantwoord. Ik stel een tweede termijn voor met summiere spreektijden, namelijk precies twee minuten per woordvoerder. Ik ga niet heel moeilijk doen over interrupties, simpelweg omdat ik er niet heel veel verwacht.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik zie dat we nog een uur hebben; dat is prachtig. Langeafstandsvervoer: prima. Ik wilde eerlijk gezegd iets sneller gaan, maar ik sta de heer Hoogland toe om tussendoor een kleine tango te doen en na het op een rijtje zetten van de voor- en nadelen te bekijken of we het straks samen wettelijk mogelijk maken.

Ik kom op het reizen voor mensen met een beperking. Ik dank de Staatssecretaris dat het plan Praktijkervaringen en aanbevelingen met betrekking tot toegankelijkheid NS, het plan van Tim van den Wijngaard, een plekje krijgt en dat daarop gereageerd gaat worden. Dat is hartstikke fijn. Dat zal ik hem uiteraard doorgeven en het stemt hem vast heel gelukkig, want hij heeft er heel veel werk van gehad. Er moet op meer stations hulp komen om mensen aan boord van een trein te kunnen krijgen dan nu het geval is.

Wat de ov-chipkaart betreft: er wordt bekeken op welke wijze de mobiliteitskaartaanbieders toegang kunnen krijgen tot andere producten dan reizen op saldo. Dat wordt in de hoofdlijnennotitie meegenomen; dat stemt mij dus gelukkig.

Ik kom even terug op de taxi's. Het was vorig jaar expliciet de bedoeling om experimenten buiten wet- en regelgeving toe te laten. Ik merk een

terugtrekkende beweging. Er wordt al een voorwaarde aan verbonden en er moet draagvlak zijn. Zo'n initiatief komt vanuit een of andere regio; er moet dus per definitie altijd een stukje draagvlak zijn. Ik wil het verruimen en experimenten met het blauwe kenteken buiten Eindhoven toelaten. Ik verwacht vanuit Amsterdam geen aanvraag, de Staatssecretaris ook niet, maar misschien wel vanuit andere plekken in Nederland. Ik wil dergelijke experimenten omarmen. Dat was vorig jaar expliciet de bedoeling. Ik kan het gemist hebben, maar het versoepelen zoals het omzetten van de verplichting tot het verstrekken van een ritbewijs naar aanbidding van het ritbewijs en de uitzondering voor de taxameterplicht gelden alleen voor vooraf geregeld taxivervoer en niet voor taxi's vanaf een taxistandplaats of bij het aanhouden van taxi's op straat. Ook dat is een beperking ten opzichte van de voorstellen van vorig jaar. Ik wil die versoepelingen doorvoeren, want waarom kun je het verplichten tot het verstrekken van een ritbewijs niet omzetten naar het aanbieden ervan? Dat kan toch voor alle taxi's gelden? Ik snap niet waarom dat moeilijk is. Ik wil er langs deze lijn toch op aandringen. Nog een laatste beperking ten opzichte van de brief van vorig jaar: in de brief staat expliciet dat we vorig jaar de lijn zouden kiezen om de dure ondernemersvergunning van € 1.500 bij de Kiwa af te schaffen. Ik heb daar vragen over gesteld. Daar komen we nog over te spreken in de toekomst. Ik begrijp goed dat daar goed naar moet worden gekeken, maar dit punt mis ik in de huidige brief en dat is een beperking ten opzichte van de brief die vorig jaar in mei 2015 naar de Kamer is gestuurd. Ik hoor daar graag een reactie op.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor haar antwoorden, specifiek dank voor de uitleg over de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte. Ik houd ervan als de Kamer als medewetgever de kans heeft om ook die taak eens voor het voetlicht te brengen. Dat gebeurt te weinig hier, dus dank daarvoor. Uitcheckgemist wordt verbeterd. Er wordt gekeken naar reizen op rekening. De 9292ov-discussie wordt even geparkeerd. Er wordt gekeken naar de administratiekosten, al gaat dat inderdaad niet snel genoeg. We spreken nog verder over de TTO-evaluatie en over enkele algemenere punten die met betrekking tot de taxi aan de orde zijn gekomen, dus al met al zit hier een tevreden lid.

De **voorzitter**: Dat is een constatering op zich.

De heer **Houwers** (Houwers): Voorzitter. Hier zit ook een tevreden lid. Ik was al tevreden in de eerste termijn, maar ik heb toch nog één puntje na de discussie, of eigenlijk twee. Het ene punt betreft de Kiwa-tarieven. We hebben het daar inderdaad eerder over gehad. We gaan er met elkaar over spreken. We hebben er in eerdere overleggen al eens over gesproken; dat komt dus nog aan de orde. Het andere punt betreft de concurrentie op kwaliteit bij taxi's. De heer Hoogland schetste al even een praktijksituatie waarbij de taxi's achter elkaar staan. Is de Staatssecretaris in de gelegenheid om daarnaar te kijken als er overleggen over worden gevoerd? Ik kan me voorstellen dat het in steden mogelijk is om de opstelplaatsen een tikje te veranderen, waardoor de taxi's niet allemaal achter elkaar en je kunt kiezen of je die grote Mercedes of dat kleine autootje wilt hebben. De klant kan kiezen op basis van kwaliteit. Dat is uiteindelijk wat ik het liefst zou willen en volgens mij de Staatssecretaris ook.

De heer **Van Gerven** (SP): Voorzitter. Ik zal niet zeggen dat ik een tevreden lid ben, want dan is de gehele oppositie monddood. Dat zou uniek zijn. Misschien zou de Staatssecretaris dat wel appreciëren, maar zonder wrijving geen glans; dat is ook weer zo.

Allereerst dank ik de Staatssecretaris voor haar steun voor het idee van één app voor mensen met beperkingen. Ik hoop dat het idee voor de zomer concreet handen en voeten kan krijgen, want het is voor veel mensen met beperkingen een aanvulling en een goed instrument, om in één overzicht alles te kunnen overzien.

Wat Valys betreft dank ik de Staatssecretaris voor haar toezegging dat zij dat punt bij de Minister van VWS of bij de Staatssecretaris van VWS neerlegt. In welke commissie horen we dat terug? Wellicht is het een suggestie dat het aan beide commissies wordt gemeld, waarbij de een dan een volgcommissie is, zodat het is afgehecht.

Tot slot kom ik op de single check-in check-out. Daar moeten we eigenlijk naartoe, of je nu voor of tegen de markt bent. We moeten dat regelen, maar het duurt toch wel heel erg lang. De Staatssecretaris zegt dat ze daarover in gesprek moet met de ACM. Kan daar niet wat meer tempo in? Kan de Staatssecretaris aangeven welke termijn zij haalbaar acht, zodat we haar ergens aan kunnen houden?

De **voorzitter**: Ik dank de woordvoerders voor hun bijdragen in tweede termijn. Ik ga ervan uit dat de Staatssecretaris in haar termijn alle vragen in een keer kan antwoorden.

Staatssecretaris **Dijkma**: Voorzitter. Mevrouw De Boer had een vraag over mensen met een beperking en de wijze waarop de stations toegankelijk voor hen zijn. Daar komen we op terug. Dat geldt ook voor de hoofdlijnennotitie op het punt van de chipkaart. Wat de taxi betreft: de vijf maatregelen die in de brief van 5 mei worden aangekondigd, worden allemaal uitgevoerd. Drie van die vijf maatregelen zijn alleen van toepassing op het bestelde taxivervoer, omdat de reiziger zich dan van tevoren kan informeren. Bij taxivervoer vanaf een standplaats kan dat niet altijd. Wanneer je een digitaal alternatief toestaat, wordt een reiziger afhankelijk van het hebben van een smartphone en het is nu eenmaal zo dat niet alle reizigers een smartphone hebben. Een dergelijk alternatief is onwenselijk en dat is niet uit conservatisme. Het kan een heel goed idee zijn, maar als er vervolgens stappen worden gezet en wordt bekeken wat het betekent voor de uitvoering, kun je tegen een aantal praktische problemen aanlopen. Wanneer je reizigers moet dwingen om e-mailadressen achter te laten of telefoonnummers, ben je op een pad beland waarop je niet terecht wilt komen. Bij taxivervoer vanaf een standplaats moet een reiziger er om die reden op kunnen rekenen dat informatie fysiek beschikbaar is. Dat heeft dus niets te maken met het niet toestaan van experimenten, maar met het beschermen van reizigers die in sommige situaties kwetsbaar zijn, zoals oudere mensen die geen smartphones hebben. Dat verschil proeft mevrouw De Boer tussen de brief en het verder uitwerken van het geheel en waar je dan in de praktijk tegenaan loopt. Dat heeft niets met te maken met een politiek verschil van de manier waarop je naar experimenten kijkt, maar met praktische en realistische uitkomsten waar je tegenaan loopt. Die kun je negeren, dat is ook een optie, maar dat wens ik niet te doen. Dat is wat er eigenlijk aan de hand is.

Er is gevraagd wanneer ik de ondernemersvergunning afschaf. Zoals gezegd, gaan we daarnaar kijken. Het zou per januari 2018 kunnen, maar er moet eerst onderzoek worden gedaan en daar loop ik liever niet op vooruit, want ik vind het fair dat we dat met elkaar bekijken. Wat de tarieven betreft: ik heb de Kamer een brief gestuurd die breder gaat over de tarieven die de ILT en Kiwa hanteren. Het gaat namelijk niet alleen over de taxisector. We moeten in de toekomst bekijken wat de reële kosten zijn. Dat valt voor ene sector soms mee en voor andere sectoren weer tegen. Ik wilde de Kamer in samenhang een voorstel doen. Dat is dus het voorstel zoals de Kamer dat heeft gekregen. Ik weet dat dat een heikel punt zal zijn, dat begrijp ik heel goed, maar juist om die reden wil ik het heel graag

zorgvuldig doen. Het moet met deze en gene worden besproken; vandaar dat ik er niet nu al op vooruit kan lopen.

Ik dank de heer Hoogland voor zijn tevredenheid. Ik hoop inderdaad dat we daar waar het mogelijk is, en dat zeg ik ook tegen mevrouw De Boer en anderen, experimenten kunnen doen, zeker in Eindhoven, eventueel ook breder, want de uitvraag is breed neergelegd. We zullen moeten bekijken wat er kan.

De heer Houwers had naast de vraag over de tarieven nog een vraag over de opstapplaatsen. Daarvoor is de TTO-evaluatie van belang. Dat kwam ook in de bijdrage van de heer Hoogland naar voren. Overigens kan ik als reiziger beamen dat zelfs als er gemakkelijke manieren van kiezen zijn zonder fysieke beperking, er natuurlijk ook weleens peer pressure plaatsvindt, waarbij je er vriendelijk op wordt gewezen dat er een rij is, ook al is die er formeel niet. Die houdingskwestie of mentaliteit in de sector moet veranderen. Dat kun je met regelgeving niet afdwingen, zelfs niet met fysieke standplaatsverandering. Als de deal is dat de reiziger mag kiezen, dan is dat de deal. In de praktijk is dat echter soms niet de deal. Daar gaat volgens mij de opmerking van de heer Houwers over. Dat moeten we ons aantrekken, maar het is niet altijd by law af te dwingen. Het gaat ook over de manier waarop de sector zichzelf opstelt, tot en met de individuele chauffeurs aan toe.

De heer Van Gerven vroeg met betrekking tot de single check-in check-out waarom de ACM er zo lang mee bezig is. Het is een ingewikkeld vraagstuk. Sommige dingen zijn nu eenmaal lastig. Men is wel welwillend en verwacht einde van het eerste kwartaal meer richting te kunnen geven. We kunnen niet verder als het mededingingsrechtstuk niet goed is opgepakt, want anders stuit je later vanzelf weer op een grens. We komen snel met een planning. De commissie VWS lijkt mij de beste commissie, omdat Valys daar eigenlijk altijd aan de orde is, om op de vraag van de heer Van Gerven over Transvision terug te komen. We zullen goed met de collega's van VWS communiceren dat het daar terugkomt. Ik hoop dat ik daarmee alle vragen heb beantwoord.

De **voorzitter**: Ik kijk de woordvoerders even diep in de ogen. Volgens mij heeft de Staatssecretaris alle vragen beantwoord. Of kijk ik verkeerd?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik zit even te denken, maar ik wil graag een VAO aanvragen.

De **voorzitter**: U wilt een VAO aanvragen? Dan hebben we dat geconcludeerd.

Ik heb de volgende toezeggingen genoteerd.

- De Staatssecretaris stuurt voor de zomer een brief over nieuwe initiatieven voor het langeafstandsbusvervoer in relatie tot bestaande concessies.
- De Staatssecretaris stuurt de Kamer een reactie op de nota Praktijker-  
varing en aanbevelingen met betrekking tot toegankelijkheid NS, die is aangeboden door mevrouw De Boer. Wanneer kunnen we die reactie verwachten?

Staatssecretaris **Dijkma**: Dat weet ik even niet.

De **voorzitter**: Dat zoekt de Staatssecretaris nog even op.

Staatssecretaris **Dijkma**: Mei.

De **voorzitter**: Akkoord, dan wordt dat in mei.

- De Staatssecretaris gaat voor de zomer in op de mogelijkheid één app te ontwikkelen met reisinformatie voor mensen met een beperking, zoals gevraagd door de heer Van Gerven namens de SP.

- De Staatssecretaris betreft in haar quickscan het punt van de heer Houwers over contactloos betalen in het openbaar vervoer.
- De Staatssecretaris verzoekt haar collega van VWS de Kamer te informeren over het overleg met Transvision over het Valysvervoer.

Deze toezeggingen heeft de Staatssecretaris gedaan. Mevrouw De Boer heeft om een VAO verzocht. We zullen dat verzoek naar de plenaire Griffie doorgeleiden. Ik dank de Staatssecretaris en haar ambtelijke staf voor hun bijdrage en aanwezigheid, alsmede de mensen op de publieke tribune, de woordvoerders, de mensen die het debat via internet volgen, de stenografe en de bode.

Sluiting 18.15 uur.