

Vergaderjaar 2013–2014

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 574

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 19 mei 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 6 maart 2014 overleg gevoerd met Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 januari 2014 inzake het wetgevingstraject ov-chipkaart (wijziging van de Wet Personenvervoer 2000) en de herpositionering van Trans Link Systems (TLS) (Kamerstuk 23 645, nr. 558);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 27 januari 2013 inzake de aanbieding van de werkagenda Nationaal Openbaar Vervoerberaad (NOVB) 2014–2017 (Kamerstuk 23 645, nr. 559);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 januari 2014 inzake de aanpak van het weigeren door taxichauffeurs van blindengeleidehonden, de aanpak van snorders en de tarieven van taxivervoer (Kamerstuk 31 521, nr. 74);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 27 februari 2014 inzake de reactie op verzoeken van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over de ov-chipkaart en taxi (Kamerstuk 23 645, nr. 560);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 10 februari 2014 inzake de stand van zaken omtrent het beschikbaar stellen van relevante informatie over de twee spoorlijnen in Limburg die voor decentralisatie en aanbesteding in aanmerking komen (Kamerstuk 29 984, nr. 463);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 5 maart 2013 met het schriftelijk overleg inzake de stand van zaken omtrent het beschikbaar stellen van relevante informatie over de twee spoorlijnen in Limburg die voor decentralisatie en aanbesteding in aanmerking komen (Kamerstuk 29 984, nr. 470).**

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

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

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

Voorzitter: Paulus Jansen
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Hoogland, De Boer, De Graaf, Van Veldhoven, Smaling, Van Tongeren, De Rouwe, Dik Faber en Paulus Jansen,

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

Aanvang 13.07 uur.

De **voorzitter**: Dames en heren. Ik open deze vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu. Ik heet de Staatssecretaris en de vele belangstellenden op de tribune van harte welkom. We gaan het drie uur lang hebben over de ov-chipkaart, andere openbaarvervoerthema's en de taxi. Ik moet hier direct bij zeggen dat we rond 14.30 uur onderbroken zullen worden door stemmingen in de plenaire zaal. Ik probeer het zo te plannen dat die stemmingen in de schorsing vallen, zodat de Staatssecretaris ondertussen haar beantwoording kan voorbereiden. Of deze timing precies gaat lukken, zullen we zien. Dat hangt ook een beetje van de leden zelf af.

Mijn suggestie is dat we in eerste termijn vijf minuten spreekijd per woordvoerder en twee interrupties aanhouden. Mocht iemand wat meer spreekijd nodig hebben maar een interruptie laten vallen, vind ik dat ook prima. Dat is aan de leden.

Als eerste geef ik het woord aan de heer Hoogland, namens de fractie van de Partij van de Arbeid.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Dank u zeer. Ik heb een aantal punten die ik aan wil stippen. Laat ik eens positief beginnen, met een aantal complimenten voor wat er de afgelopen tijd gerealiseerd is in het openbaar vervoer. Het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) is van start gegaan, het dubbele opstaptarief wordt aangepakt, er wordt naar andere betaalmethoden gekeken en Trans Link Systems (TLS) wordt omgevormd. Dat zijn allemaal goede zaken. Daarnaast is de RET – die moet ik als Rotterdammer toch noemen – begonnen met een proef met achteraf betalen. Ook dat is goed.

Uiteraard zijn er ook kritische noten. Allereerst noem ik het wetgevings-traject dat is gestart. Het is goed om een aantal zaken in het openbaar vervoer te stroomlijnen. Daarom waarderen we het en juichen we het toe dat er wetgeving komt om zaken te reguleren. Wetgeving heeft twee doelen: ten eerste om de concessiegrensoverschrijdende reiziger te bedienen en ten tweede om de betaaldienstverlening in het ov te verbeteren. Wij zouden daar een derde doel bij willen hebben, en wel de beëindiging van de perverse marktwerking in het openbaar vervoer; ik zeg het even in mijn eigen woorden. Daarmee kom ik op het punt waarover ik het hier al eerder over heb gehad, namelijk dat wij graag zouden zien dat er ook een stroom wordt opgenomen om de exorbitante prijsstijgingen in het regionale openbaar vervoer te kunnen beperken. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is of zij bereid is om dat in de wetgeving op te nemen. Als dat niet het geval is, zou ik graag een Kameruitspraak willen over de vraag of we niet toch wat meer willen sturen op de excessieve prijsstijgingen. Ik heb nog een aantal kleinere punten, bijvoorbeeld het enkelvoudig in- en uitchecken. De vervoerders gaan maatregelen nemen daartoe, maar dat schiet nog niet erg op. Wanneer ziet de Staatssecretaris voor zich dat dat gerealiseerd zal worden?

Hetzelfde geldt voor de éénloketfunctie. Ik moet zeggen dat ik daar zelf ervaring mee heb. Toevallig had ik laatst verkeerd uitgecheckt. Bij de RET zeiden ze: sorry, wij kunnen u niet helpen; u was niet hier. Ik hoopte maar

dat ik dus niet ergens in Limburg verkeerd had uitgecheckt. Vervolgens ging ik naar de HTM. Daar konden ze het niet meer zien, want het transactieoverzicht was te lang geleden. Vervolgens kreeg ik een kaartje met tien telefoonnummers van alle vervoerders in Nederland. Dat is in mijn functie heel handig om te hebben, kan ik u zeggen, zo heb je ze gelijk allemaal op één kaartje, maar voor reizigers is het natuurlijk ondoenlijk om al die tien nummers af te gaan bellen. Om het verhaal compleet te maken: bij de HTM heb ik 1 uur en 4 minuten aan de telefoon gehangen en toen maar opgehangen. Dan gaat het dus over € 4, terwijl je al € 6 kwijt bent alleen al aan telefoonkosten. En ja, het is een beetje een overdreven voorbeeld, de gemiddelde Nederlander had, denk ik, al lang opgehangen, maar we moeten natuurlijk toe naar één loketfunctie waar je gewoon al je ov-chipzaken kunt regelen. Mijn vraag is dan ook wanneer het zover is.

Er wordt nog steeds hard gewerkt aan oplossingen voor mensen met een beperking, vaak een visuele beperking. Dat is in deze zaal goed zichtbaar. In de stukken lees ik over afspraken voor de korte en de lange termijn. Kan de Staatssecretaris echter een concrete deadline noemen? Anders gaat het namelijk nog heel lang duren en in de tussentijd zitten de mensen met de gebakken peren. Kan de Staatssecretaris een deadline noemen wanneer er echt oplossingen zijn?

Mijn volgende punt betreft het verder werken aan de ov-chipkaart 2.0, dus anders betalen in het ov. Daar is een motie over geweest van de ChristenUnie en de VVD, vermeld ik er voor de volledigheid bij (23 645, nr. 553). Als er pas in 2016 een transformatie gerealiseerd is, moeten we dus nog lang wachten. Er zijn nu al proeven, bijvoorbeeld in Rotterdam maar ook in het noorden van het land, bij Arriva. Mijn vraag is of die een halfjaar of een jaar sneller klaar kunnen zijn, zodat we wat eerder naar dat andere betalen toe kunnen.

Dan tot slot een opmerking over de toegankelijkheid van de stations. Wat mijn fractie betreft, moeten stations daar waar dat kan toegankelijke gebieden blijven, waar je een croissantje kunt halen, een kopje koffie kunt kopen of je oma op de trein kunt zetten. Is de Staatssecretaris bereid om met de NS in overleg te treden om dit te regelen, vooral met de gemeenten waar het om gaat? Leiden Centraal is een mooi voorbeeld van een station dat echt veel gebruikt wordt om van de ene kant van de stad naar de andere te komen. Is de Staatssecretaris bereid om daar waar dat kan die stations openbaar toegankelijk te houden? Daar waar het echt niet kan, ligt het anders. Ik begrijp – ik weet niet of dat correct is – dat men in Almere de stations wil afsluiten, dat daar ook consensus over bestaat en dat er daar geen voorzieningen zijn die toegankelijk moeten blijven. Als afsluiten goed is voor de sociale veiligheid, steunen wij de NS en de Staatssecretaris daar uiteraard in, want dat is dan gewoon een goede zaak.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik hoor een pleidooi van de PvdA-fractie om vooral in overleg met de steden te bekijken wat er met de poortjes moet gebeuren. Dat is ook het standpunt van mijn fractie. In 2010 echter, was de PvdA nog verontwaardigd in De Telegraaf over het voorstel van de NS om de ov-chippoortjes open te laten. Ik vraag mij dus af wat er voor de PvdA veranderd is tussen 2010 en nu.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat is waarschijnlijk heel veel. Ik heb gekeken wat nu de functie van een station is en wat die vroeger was. De functie van een station tegenwoordig is meer dan alleen een plek waar je de trein pakt. Een station is in toenemende mate een plek waar je een kopje koffie kunt drinken, elkaar kunt ontmoeten of met iemand kunt afspreken om te werken. Dat is voor mij doorslaggevend. Verder zoeken ook wij naar oplossingen betreffende het kunnen doorkruisen van stations. Hou het open, zorg dat mensen van de ene kant van de stad naar de andere

kunnen. Die samenhang der dingen maakt dat ik zeg: kijk nog eens goed of de stations die een belangrijke functie hebben – het hoeft niet overal – gewoon publiek toegankelijk kunnen blijven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik ben blij met deze houding, laat dat vooropstaan. Er ligt echter nog steeds een mogelijkheid om de poortjes te behandelen onder de Crisis- en herstelwet. Daarbij wordt dan het overleg met de lokale overheden beperkt. Ik neem aan dat de PvdA niet langer voorstander is van dergelijk behandelen van de poortjes onder de Crisis- en herstelwet, maar dat de zij echt maatwerk per stad wil bieden, zodat we inderdaad alle afwegingen goed kunnen bekijken.

De heer **Hoogland** (PvdA): Van dit wetstraject was ik niet op de hoogte, dus mijn antwoord aan mevrouw Van Veldhoven is dat ik geen flauw idee heb. Het draait er voor mij om dat er uiteindelijk overleg is met degenen die belanghebbend zijn. Dat zijn vaak de gemeenten, de reizigersorganisaties maar ook de ondernemers in het station. Voorop moet staan dat zij goed betrokken zijn bij de besluitvorming.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik heb veel punten, dus ik ga een beetje gas geven de komende vijf minuten. Zet u maar schrap. Allereerst kom ik te spreken over de ov-chipkaart. Mijn fractie is zeer verheugd dat de RET deze week is begonnen met een proef met achteraf betalen in plaats van een prepaid systeem. Dit is waar we in de toekomst naartoe zullen moeten. De eerdere motie van de ChristenUnie en de VVD (23 645, nr. 553) is ook bedoeld om de ov-chipkaart, of, beter gezegd, het betalingssysteem in het openbaar vervoer, verder door te ontwikkelen. Er ontstaan inmiddels nieuwe technieken op het gebied van ov-betalingen, zoals Touch and Travel op de mobiele telefoon en betalen met je bankpas, bijvoorbeeld van de ING. Stilstand leidt tot achteruitgang en de VVD is bang dat we de ontwikkelingen niet kunnen bijhouden. Vergelijk de ov-chipkaart eens met de Londense Oyster card. Het is technisch een vergelijkbare kaart, maar de Oyster card werkt zó veel beter. Er zijn twee redenen waarom de ov-chipkaart niet goed werkt. Het was de bedoeling dat je alle reisproducten op een ov-chipkaart kon laden, dus een enkele reis, retourtje, dagkaart enz. In feite is een ov-chipkaart nu echter niets meer dan een veredelde chipknip. Erger nog, omdat een retourtje goedkoper is dan twee enkele reizen op de chipkaart, heeft men het retourtje afgeschaft. Waarom kan dit niet verchipt worden? De Londense Oyster card werkt met een daily capping. Je begint als je incheckt gewoon met reizen op saldo, net als bij de ov-chipkaart dus. Maar zodra je daarmee boven het bedrag van een zonedagkaart komt, maakt het systeem er automatisch een zonedagkaart van en betaal je dus niets extra's wanneer je in- en uitcheckt. Het systeem kijkt dus automatisch zelf wat het goedkoopste is voor de reiziger. Als dat in London kan, zou dat hier toch ook moeten kunnen? Ook is het nu zo dat als je bijvoorbeeld een trajectkaart hebt bij de NS voor het traject Den Haag-Amsterdam, je voor een ander traject een papieren kaartje moet kopen. Kortom, de VVD maakt zich een klein beetje zorgen over de ontwikkeling van de ov-chipkaart. Wij zijn bang dat door een te sterke focus hierop, we de boot zullen missen.

De oorzaak van een en ander is voor een deel gelegen in het feit dat de techniek niet in de kaart zit maar in de paaltjes. En die paaltjes zijn van de vervoerders. Naast TLS, die de ov-chipkaart uitgeeft en de gelden verdeelt, kan er mijns inziens een nieuwe TLS opstaan. Dit brengt mij tot de vraag wat de rol is en gaat worden van TLS. Hoe zien we de toekomst van TLS en hoe gaat TLS om met het investeringsbedrag dat er tot nu toe is uitgegeven binnen TLS? Ik ben namelijk bang dat we daar met zijn allen een beetje omheen draaien. We hebben al eens eerder uitgesproken, in een debat op 1 oktober vorig jaar, dat je andere vervoerders niet kunt

dwingen om te participeren. Dat willen we natuurlijk ook graag zo houden. Er vindt momenteel overleg plaats met vervoerders die niet zijn toegetreden. Ik wil weten wanneer de Kamer daarvan resultaat kan verwachten. Het NOVB moet mijns inziens een visie ontwikkelen op de manier waarop we omgaan met het ov-betaalsysteem.

Ik hecht er dan ook aan om het volgende, cruciale punt, te benadrukken. Als andere vervoerders dan de aandeelhouders van TLS de ov-chipkaart hebben geaccepteerd, met de paaltjes, is de NS dan ook bereid om een betaalsysteem buiten TLS om toe te laten op haar paaltjes en daarbij gewoon de gereden kilometers van de betreffende provider vergoed te krijgen? Dit is een cruciale vraag.

Ook wil ik weten hoe het in dit verband staat met het Fonds Eenmalige bijdrage NS (Fens). Ik heb uit gesprekken begrepen dat dit fonds tien jaar geleden is ontstaan en dat de NS er 1 miljard in heeft gestopt, bestemd voor onder andere het nieuwe betalingssysteem. Wat is hiervan terechtgekomen?

Dan kom ik te spreken over een paar andere punten. Een onderliggende doelstelling die ten grondslag lag aan de ontwikkeling van de ov-chipkaart was het inzichtelijk krijgen van reizigersstromen. Is deze informatie inmiddels toegankelijk? Immers, bij de aanbesteding van twee spoorlijnen in Limburg wordt door de NS maar moeizaam inzicht gegeven in de reizigersaantallen en -bewegingen. De Staatssecretaris kan met deze casus laten zien hoe zijn in de toekomst zal omgaan met doorzettingsmacht. De inschrijvende partijen zeggen met het systeem Meten in de Trein over onvoldoende informatie te beschikken. Als Kamerlid weet je het niet meer; de een zegt dat de informatie geleverd is, de ander zegt dat de informatie er nog niet is. Staatssecretaris, maak gebruik van uw doorzettingsmacht en zet de partijen aan tafel, zodat ook naar tevredenheid van andere vervoerders informatie op tafel komt.

Is er inmiddels een onafhankelijke instantie voor de opbrengstverdeling en wat is, wederom, de rol van TLS?

Op ieder station komen toegangspoortjes, die te openen zijn met een ov-chipkaart. Als je die echter niet hebt, kun je de poortjes niet passeren. Dat betekent in veel gevallen dat bedrijven en mensen die zich aan weerszijden van het station bevinden, niet door het station kunnen, dat vaak letterlijk een gebied doorsnijdt. Ook voor de sociale veiligheid zijn deze gesloten poortjes slecht, want bij een calamiteit op het station kun je zo'n poortje niet zo gemakkelijk passeren. De politie en de brandweer staan dan dus letterlijk voor de poort. We moeten daarom de poortjes zo situeren dat stations openbaar toegankelijk blijven. Die gebieden behoren gewoon openbaar toegankelijk te zijn. De vergissing met die poortjes is geweest dat we de stations op deze manier hermetisch hebben afgesloten. We moeten de poortjes anders situeren. Ik vraag de Staatssecretaris graag om een reactie, anders zien wij ons misschien genoodzaakt om een motie in te dienen over dit onderwerp.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ook de VVD-fractie was in 2010 verantwoordigd toen de NS de ov-chippoortjes open wilde laten. De vraag die ik zojuist aan de PvdA stelde, stel ik nu ook graag aan de VVD: toen was de VVD vooral bang dat er met open poortjes veel meer zwart zou worden gereden. Wat is er sindsdien veranderd? Vindt mevrouw De Boer bovendien ook dat dit onderwerp uit de Crisis- en herstelwet moet, zodat we lokaal goed kunnen bekijken hoe we het juiste maatwerk kunnen leveren?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat laatste valt natuurlijk nog te bezien. Mevrouw Van Veldhoven maakt echter een terecht punt. Het is natuurlijk een experiment. Het is nu op een aantal stations ingevoerd en de mensen beginnen zich te roeren. Ik realiseerde mij niet dat de stations helemaal zijn afgesloten; dat er dus geen doorgang is gecreëerd voor mensen dan

wel ondernemers die misschien van de ene kant naar de andere willen. Op een station als Amersfoort maar ook op Leiden Centraal bevinden zich allerlei functies. Dat zijn heel belangrijke knooppunten geworden. Er zitten allerlei bedrijven. Zij willen bij elkaar zitten en elkaar kunnen opzoeken. Een spoor doorsnijdt letterlijk een gebied. Je kunt in zo'n geval niet meer van de ene kant naar de andere komen. Dat hebben wij ons minder gerealiseerd. Je zult een doorgaande passage moeten houden voor mensen die gewoon van de ene kant naar de andere kant moeten.

De **voorzitter**: De antwoorden kunnen ook best iets korter.
Mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik constateer dat er natuurlijk altijd een mogelijkheid blijft, want als je een ov-chipkaart hebt, kun je er gewoon in en als je er binnen een uur aan de andere kant weer uitgaat, kost het je niets. Het is dus niet hermetisch afgesloten tenzij je met de trein gaat. Het gaat mij erom dat we lokaal maatwerk bieden. Een stad als Rotterdam, bijvoorbeeld, wil juist wel graag de poortjes kunnen sluiten, vanwege de veiligheid. Is het dus niet zo dat we per stad moeten bekijken of we het wel of niet moeten doen, hoe de weging moet liggen? Wat mij betreft zou dat moeten betekenen dat het niet in de Crisis- en herstelwet geregeld wordt, maar dat we goed de tijd moeten nemen om met alle steden te bekijken hoe we dit op een goede manier doen, afwegende alle belangen die we allemaal ondersteunen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik wil het ook goed bekijken, zeker als men het op lokaal niveau per se wil. Het gaat mij echter ook om de mensen die aan beide zijden wonen en de bedrijven die daar gevestigd zijn. Ik denk dus ook dat je per stad een gesprek aan moet gaan, maar wat mij betreft andersom dan mevrouw Van Veldhoven suggereert, namelijk nee, tenzij. Dus gewoon weer een opening maken op het moment dat dat nodig is. We hebben het namelijk wel over sociale veiligheid, maar op het moment dat de NS zegt dat ze een doorgangspas wil geven, kan iedereen gewoon weer op dat station komen en kan iedereen gewoon weer in de trein stappen, want het zwartrijden heb je daarmee niet meer in de hand. Dat bereikt dus eigenlijk het omgekeerde. Ik wil daarom vooral per station, ook de stations die nu afgesloten zijn, bekijken of we een doorgaande passage kunnen maken. Er zijn immers mensen aan beide zijden van het gebied die graag naar de andere kant willen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Begrijp ik goed dat de VVD-fractie, die het eerst eens was met de investeringen in poortjes op de stations, nu opeens, ter elfter ure, zegt dat er op al die stations een investering moet komen voor een extra tunnel of een extra doorgang? Die poortjes staan er al heel lang dus ik ben verbaasd dat de VVD-woordvoerder nog niet gezien heeft dat het station afgesloten is als ze dicht zijn. Van een regeringspartij had ik toch verwacht dat die iets meer vooruitziet en wat meer visie heeft op het beleid. Is dit niet simpel een luchtballonnetje tot 19 maart? Gaan daarna niet alle poortjes op al die stations gewoon weer dicht, met de gebruikelijke VVD-retoriek van «zwartrijders aanpakken en 's nachts stations afsluiten voor de sociale veiligheid»?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Nee. Tja, ik kan wel in herhaling vervallen, voorzitter, maar over blijft dat een station eigenlijk gewoon een passage is. Op een station stappen mensen in de trein, maar een spoor doorsnijdt ook een gebied. Je moet gewoon van de ene kant naar de andere kant kunnen. Als je met doorgangspasjes gaat werken, werk je de sociale onveiligheid in de hand. Ik zou zeggen: sluit u zich bij ons aan, mevrouw Van Tongeren. Ik begrijp dat GroenLinks voor het afsluiten van stations is.

Dat is jammer; ik was vandaag graag het debat hierover aangegaan. Maar goed, we zullen kijken wat de anderen vinden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik denk dat mevrouw de Boer mij bewust verkeerd begrijpt. Er wordt eerst enorm geïnvesteerd, mede door de VVD, in het plaatsten van die poortjes. Vervolgens wordt er nu, te elfder ure, voorgesteld dat er maar tunnels moeten komen. Dat kost echter klauwen met geld. Het probleem van de sociale veiligheid, dat de VVD en GroenLinks delen, is daarmee nog steeds niet opgelost. Immers, als er tunnels opengaan, verplaatst de onveiligheid zich.

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

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De vraag is wat het consequente, doorgaande beleid is dat de VVD voorstaat. Of krijgen we over een maand weer een zwenk van 180 graden?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb het woord «tunnels» niet in de mond genomen. Ik heb wel gezegd dat we misschien moeten kijken hoe we de poortjes kunnen situeren zodat mensen alsnog van de ene naar de andere kant kunnen. Dat blijft mijn antwoord. Ik ben benieuwd wat GroenLinks ervan vindt, maar ik begrijp dat die partij voor het afsluiten van het station is.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dat begrijpt u voor de tweede keer verkeerd.

De **voorzitter**: Dat is genoteerd. De heer De Rouwe heeft ook een interruptie.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik val toch een beetje van mijn stoel bij deze teksten. Ik vraag mij af of de VVD-fractie voor het eerst in haar bestaan eens een keer uit de auto is gestapt.

(hilariteit)

De heer **De Rouwe** (CDA): Alle gekheid op een stokje: pleidooien als «het station ziet er in één keer heel anders uit», «mensen lopen er ook doorheen» en «er wordt tegenwoordig ook koffie gedronken», met alle respect, waar waren jullie de afgelopen 100 jaar, VVD en PvdA? Wat is dit voor gedraai? Wie gaat opdraaien voor deze blunder van jewelste? Wie gaat dit betalen? De VVD en de PvdA hebben de afgelopen jaren kennelijk zitten slapen toen die poortjes geplaatst werden, toen het besluit viel, toen we met zijn allen nog vonden dat zwartrijders moeten worden aangepakt. Nu, een week voor de verkiezingen, roepen ze opeens: ach, ze staan verkeerd. Nu drinken we opeens koffie daar. Wat is dit voor geblunder? Wat is hier aan de hand?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Zoals ik aangaf, kun je ook kijken hoe je de poortjes anders kunt situeren zodat je een doorgang houdt op het station. Dat is mijn punt. Dat maak ik hier dan ook graag. Maar ik begrijp ook dat het CDA kennelijk voor het hermetisch afsluiten van stations is. Ik ben niet voor het aanleggen van tunnels. De VVD wil gewoon dat mensen die aan weerszijden van het station wonen of mensen die werken bij bedrijven die aan weerszijden van het station gesitueerd zijn – en er zit nogal wat bedrijvigheid en kantoren bij stations, dat zijn gewoon knooppunten geworden, heb ik met eigen ogen kunnen aanschouwen als ik met de trein ga – van de ene kant naar de andere kant kunnen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ja, en het wordt hier voorgesteld alsof dat voor het eerst is. Ik heb echter nieuws voor de VVD: dit is al tientallen jaren het geval. Hier zit niets nieuws aan. Prima dat u een keer uit de auto bent gestapt, mevrouw De Boer, maar dit heeft echt niets te maken met de VVD-opstelling van de afgelopen jaren. Waar is de VVD die met het CDA strijdt tegen overlast op het spoor en tegen zwartrijders? Waar is de VVD die bij de proef in Rotterdam nog zei: prima dat alles dichtgaat? Waar is de VVD die de afgelopen jaren riep: die poortjes moeten er komen? Los van uw gedraai en gekonkel, dat moet u zelf maar verantwoorden, is mijn vraag wie dit gaat betalen. Wie gaat betalen dat de VVD-fractie vandaag tot het inzicht komt dat die poortjes opeens op de verkeerde plaats staan of dat ze er helemaal niet hadden moeten staan? Wie gaat opdraaien voor deze blunder, die de VVD nu opeens creëert met dit gedraai en gekonkel?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik zou zeggen: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. De poortjes zorgen er nu voor dat je helemaal niet meer door het stationsgebied heen kunt. Ik zou liever het debat met u aangaan, mijnheer De Rouwe, over de vraag hoe we het kunnen oplossen. Dat doe ik liever.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vraag mij af hoe u dit gaat betalen. Daar geeft u geen antwoord op.

De **voorzitter**: Nee, mijnheer de Rouwe, u bent al aan de beurt geweest. Mevrouw De Boer rondt haar betoog af. Zij is inmiddels bijna aan het einde.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik wil nog één ding toevoegen. We zitten nog in de experimenteerfase. Er wordt heel veel overlegd met een aantal gemeenten over de vraag of het wel verstandig is dat we daar het station hermetisch afsluiten. Wij ontvangen daarover veel klachten. We zijn ook bereid om tot nader inzicht te komen. Dat is wat we nu aan het doen zijn. De NS zegt dat er een doorgangspas moet komen. Dat is een nieuw inzicht, dat ik hier op tafel wil leggen. In het verleden hebben we het gehad over het aanpakken van het zwartrijden en over de sociale veiligheid op een station. Die zaken los je natuurlijk niet op met zo'n pas, want daarmee kan iedereen alsnog op dat station komen en in de trein stappen. U kunt mij wel heel verbaasd aankijken, maar dat is gewoon zo. Wij willen inderdaad kijken hoe we de poortjes anders kunnen situeren. Dan heb ik het niet over tunnels of andere zaken, maar over de vraag hoe je de poortjes anders kunt situeren, zodat je een doorgaande route houdt.

De **voorzitter**: Mevrouw De Boer.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Als de heer ...

De **voorzitter**: Mevrouw De Boer. Dit lijkt me een goed moment om uw betoog af te ronden. Nogmaals, ik probeer om de eerste termijn af te ronden voor de schorsing in verband met de stemming. Dat is heel praktisch, ook voor u. Ik moet dus een beetje streng zijn over de duur van de interrupties.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Mag ik dan nog één punt aanroeren?

De **voorzitter**: Ten slotte, ja.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat is het volgende heikele punt. De partijen zijn nu al twee jaar in gesprek over een abonnement voor blinden en slechtzienden, maar komen er niet uit. Ik heb al eens gezegd dat het geen probleem is om met Apollo naar Mars te vliegen maar een kaart op maat

maken voor blinden en slechtzienenden is nagenoeg niet mogelijk. De VVD heeft de volgende vraag. Kan deze groep, die afhankelijk is van het openbaar vervoer en die de grootste moeite heeft met het opladen van de ov-chipkaart omdat het stromweg niet voor ze te controleren is, meeliften met de pilot die nu gestart is met de RET? Ik doel dus op de pilot met achteraf betalen. Op de korte termijn zou je het probleem wellicht kunnen overbruggen met een instaptarief van € 1,20, zodat er niet hoeft te worden uitgecheckt. Maar toch, we moeten zo snel mogelijk toe naar het reizen op rekening voor deze groep. Daar vraagt deze groep uitdrukkelijk om. Kan deze groep meeliften met het experiment dat nu door de RET wordt gedaan?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik wil graag mijn laatste interruptie gebruiken. We zien deze mensen in het publiek zitten. Ik hoop dat de honden dit keer zonder problemen de Tweede Kamer in konden komen. Er is recent nog een motie geweest van mijn collega van de SP en mijzelf over deze Viziris-abonnementen (23 645, nr. 552). Keer op keer, als het tot moties komt in de Kamer, krijg ik geen steun van de VVD. Als dat wel zo was geweest, zou het nu al geregeld zijn. Dus wederom begrijp ik het punt van mevrouw De Boer – wij delen dat op dit moment – maar ik vraag mij af waarom de VVD, een regeringsfractie, haar gewicht er niet achter zet als het aankomt op echt doorpakken. Ik deel de zorg over die twee jaar, maar dan verwacht ik dus bij de volgende motie die GroenLinks en de SP samen indienen over een fatsoenlijke regeling voor blinden en slechtzienenden, op de volledige steun van de VVD. Ik stem graag de tekst van die motie met de VVD af, maar zullen we hier dan wel afspreken dat we voor gaan stemmen? Kan ik op u rekenen, mevrouw De Boer?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik kan daar maar één ding over zeggen: goede ideeën zullen we altijd steunen. Kennelijk waren ze eerder niet goed genoeg.

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. Afgelopen weekend was het weer eens raak. Door een goed opgezette actie van politie en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) werden vijf illegale taxi's betrapt in Eindhoven. «Mooie vangst, goed werk», zo klonk het. Dit «succes» werd in de media breed werd uitgemeten, maar ik vraag mij af of het wel echt een succes is. Vijf taxi's in de vijfde stad van Nederland en dan ook nog eens tijdens carnaval. Lampegat – dat is de bijnaam van Eindhoven – wordt dan overspoeld door carnavalminnend Nederland. En dan moet ik geloven dat vijf taxi's in zo'n situatie een goede vangst is? Ik vrees dat de waarheid weerbarstiger is en dat een werkelijk goede vangst misschien wel het tien- of twintigvoudige van deze vijf zou zijn. Het is namelijk niet te geloven hoeveel taxi's er naar de steden toe trekken tijdens carnaval of festivals. Kan de Staatssecretaris op deze situatie reageren en vertellen of carnavalsacties elders in het zuiden van het land, bijvoorbeeld in Oeteldonk, tot meer successen hebben geleid? Ik denk namelijk dat we het er Kamerbreed over eens zijn dat de aanpak van snorders onverminderd moet doorgaan.

Dat de aanpak van snorders niet alleen op de snelweg maar ook op de digitale snelweg plaatsvindt, kan zeker op de steun van de PVV rekenen. Wij lazen in de brief van de Staatssecretaris dat Marktplaats en Facebook door de ILT nauwlettend in de gaten worden gehouden. Dat vinden we een goede ontwikkeling. Maar nu is er weer een nieuw fenomeen, Uber genaamd. Deze app brengt het illegale aanbod van snorders – dat is misschien dubbelop, maar maakt het wel duidelijk – heel gemakkelijk aan de man. Iemand geeft een gewenste rit op. Aanbieders, dus iedereen met een auto, kunnen vervolgens kijken of zij tijd hebben om dit ritje te doen. De ritbetaling kan zelfs ook via deze app gaan. Deze app staat in Nederland nog in de kinderschoenen, maar de PVV houdt deze ontwik-

keling scherp in de gaten. Wat is de reactie van de Staatssecretaris en de ILT op deze ontwikkeling en wat gaat de Staatssecretaris doen? Apps verbieden heeft volgens mijn fractie niet veel zin, want een slimme programmeur heeft binnen een uur een nieuw programmaatje online staan. Daarom graag een reactie van de Staatssecretaris. Hoe gaan we hiermee om en hoe gaan we om met deze concurrentievervalsing? Niet alleen de snorders baren mijn fractie zorgen, ook de rotte appels, die het verpesten voor de markt, moeten hard aangepakt blijven worden, liefst nog harder dan nu gebeurt. Het is goed geweest dat we uitgebreid hebben gedebatteerd over islamitische taxichauffeurs die de hulphonden, blindengeleidehonden maar ook andere hulphonden, weigeren. Het resultaat is dat dit nu nationaal en decentraal wordt opgepakt door de taxibranche. Nu is het zaak om heel hard door te pakken en het niet te laten liggen. In het televisieprogramma Undercover in Nederland hebben we enkele weken geleden gezien dat jongedames in Amsterdam lastig worden gevallen door taxichauffeurs die «gebrekking Nederlands spraken», zoals werd gezegd. Hebben we net het probleem met de hulphonden gehad, krijgen we nu weer dit probleem. Ook hier zien we weer een deel van de problemen die de massa-immigratie met zich mee heeft gebracht. Heeft de Staatssecretaris de betreffende uitzending gezien? Wat is haar reactie daarop?

Daarnaast constateer ik, evenals de vele mensen die ons hierover mailen, dat de transparantie van de taxiprijzen verre van optimaal is. Bijvoorbeeld een taxiritje van station Hollands Spoor naar Scheveningen kostte tot verrassing van een klant opeens € 70. € 70, van station Holland Spoor naar Scheveningen, in plaats van de gebruikelijke ritprijs van ongeveer € 22, 50 voor dit ritje. En ik heb nog veel meer voorbeelden. Vanaf station Den Haag Centraal kostte het iemand bijvoorbeeld € 45 om in de buurt van het Zwarte Pad te komen, aan de noordkant van Scheveningen. Dat ritje zou normaal ongeveer € 17,50 moeten kosten. Het gebeurt dus nog steeds. Ik heb twee voorbeelden genoemd, maar er zijn er nog veel meer. Hoe kijkt de Staatssecretaris aan tegen het systeem in New York, waarbij de prijzen op een sticker aan de zijkant van de taxi staan?

Het huidige systeem in Nederland werkt gewoon nog niet, zoveel is duidelijk. Bijna elke auto en dus ook elke taxi heeft een TomTom, maar in de praktijk is het pas bij de eindbestemming duidelijk hoeveel de rit precies kost, ondanks het feit dat er in de TomTom ook allerlei wegoptbrekingen en dergelijke kunnen worden opgenomen. Het is niet meer van deze tijd dat mensen op deze manier verrast worden. Het is zelfs gewoon crimineel. Een klein softwareprogramma kan zo veel transparantie opleveren en zo veel onrust voorkomen. Moet een taxichauffeur onverhoopt omrijden, zodat de prijs hoger uitvalt, dan moet hij dat voor of tijdens de rit meteen melden. Die professionaliteit moet een ondernemer gewoon hebben en anders moet die worden afgedwongen. Is de Staatssecretaris bereid om zich in te zetten om deze transparantieslag te maken?

Ik kom te spreken over de ov-chipkaart. Dan heb ik het natuurlijk over TLS. Ik geloof dat er al meer dan 1 miljard is weggesmeten naar TLS. Ondertussen probeert dit bedrijf – moet je het wel een «bedrijf» noemen? – zo ongeveer cassettebandjes te verkopen als innovatie voor een iPod. Dat is de situatie waar we mee zitten. De berichten van afgelopen maandag, over het achteraf betalen, geven onze fractie gemengde gevoelens. Ik begin met de vrolijke. Wij zijn blij dat de RET in Rotterdam de dienstverlening oppakt en veel klantgerichter meedenkt. Dat is precies de werkwijze die we al jaren missen bij de moloch TLS.

De **voorzitter**: Wilt u afronden?

De heer **De Graaf** (PVV): Ja voorzitter, ik ben bijna klaar.

We maken ons echter wel zorgen over de laatste zin van het bericht, dat de RET gaat kijken of hierdoor mogelijk loketten en automaten kunnen verdwijnen. Dat is een ernstige ontwikkeling. Daardoor lijkt het op een bezuinigingsactie en daar hebben wij moeite mee, helemaal aangezien de NS over de schouder meekijkt bij dit experiment. Wij weten dat de NS dit wil invoeren om te kunnen bezuinigen op personeel. Daardoor komen er minder controles in de trein, en dus meer onveiligheid, en meer controles op het station. Ik heb al vaker in deze overleggen gezegd: een poortje houdt een echte crimineel niet tegen. Als iemand kwaad wil in de trein, als hij rottigheid wil uithalen, springt hij over het poortje of koopt hij gewoon een kaartje van het geld dat hij vlak daarvoor bij elkaar heeft gestolen. Zo werkt dat, dat is de realiteit, zo zit het leven in elkaar. Ga maar eens kijken. Graag ook hier een reactie op. Dan hebben we het nog ...

De **voorzitter**: Ten slotte.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik ben echt bijna klaar, voorzitter. Tot slot. Er is vandaag al gesproken over het afsluiten van stations. Daarmee komt meteen weer het PVV-argument naar boven om het papieren treinkaartje te behouden. Die poortjes sluiten namelijk niet alleen het station af. Ik heb al uitgelegd dat dat tegen criminaliteit niet werkt. Ondertussen is het in Leiden een groot punt van debat. Het wordt zelfs onderdeel van het verkiezingsdebat. Daar kun je niet eens meer gewoon wandelend bij het ziekenhuis komen. Stel je voor dat je met spoed van de ene kant van het station naar de andere moet. Dan moet je echt helemaal langs het station heen, door de noordelijke tunnel of de zuidelijke tunnel. Je bent dan gewoon een kwartier langer onderweg. Daar moeten we het maar bij houden, voorzitter. Ik ga heel even weg, maar ben zo weer terug, ik heb namelijk een andere afspraak.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Er zijn maar weinig mensen die een station of bushalte recht voor de deur hebben. 50% tot 60% van de reizigers gebruikt dan ook de fiets als deel van hun treinreis. Daarmee is die fiets een wezenlijk onderdeel van het ov-systeem. Wat D66 betreft mag daar nog meer aandacht voor zijn. Meer en betere stallingen bij stations en bij tram-, bus- en metrohaltes, alsmede gebruik van leegstand en braakliggend terrein bij stations en betere fietsroutes van en naar stations zijn twee punten uit het D66 fietsenplan, Groen licht voor de fiets getiteld. Ik wil dit plan graag aan de Staatssecretaris aanbieden, omdat we juist in de samenwerking tussen Rijk en regio het licht voor de fiets op groen kunnen zetten. Ik zal het na afloop van mijn termijn graag aan de Staatssecretaris overhandigen.

Dan kom ik te spreken over nacht-ov. Vaak gaat de laatste trein nu al rond middernacht. Het is vervelend als je bij een concert de laatste nummers moet missen om de trein te halen. En als je bijvoorbeeld laat en op onregelmatige tijden moet werken, kies je misschien maar niet voor de trein, terwijl je dat eigenlijk wel zou willen, omdat die laatste trein zo vroeg gaat. D66 wil graag dat de treinen in de nacht beter aansluiten op het nachtleven. Dat betekent een uitbreiding van het nachtnet, maar ook het later rijden van de laatste treinen. Vanaf Enschede, bijvoorbeeld, gaat de laatste trein naar Utrecht nu al om 22.45 uur. Daarmee maak je avondafspraken heel lastig voor treinreizigers, zeker omdat niet iedereen het station meteen voor de deur heeft.

In de plannen voor de concessie vanaf 2015 rijden treinen vanaf de Randstad op vrijdag en zaterdag wat langer door tot de eerstvolgende stations. Daar zijn we natuurlijk al blij mee. We hadden daar twee jaar geleden om gevraagd. We willen echter graag nog verder gaan. Allereerst willen we graag dat die treinen verder rijden dan het eerstvolgende station, dus niet alleen tot Zwolle of Den Bosch, maar bijvoorbeeld ook

door naar Groningen, Leeuwarden, Enschede, Eindhoven en Maastricht. Immers, niet alleen vanuit de Randstad is er behoefte aan latere treinen; ook tussen de grote steden in Twente en Brabant zouden we graag de treinen langer laten doorrijden. Ook naar de Randstad toe is er behoefte aan latere treinen, als je bijvoorbeeld een concert hebt bijgewoond in het Gelredome in Arnhem of 013 in Tilburg. De allerlaatste trein uit Groningen vertrekt nu al om 22.45 uur. Is de Staatssecretaris bereid om deze punten mee te nemen in haar overleg met de NS?

Dan kom ik te spreken over de ov-chipkaart. Er zijn op het punt van de ov-chipkaart veel ontwikkelingen. Het NOVB is volop aan de slag. We zijn blij dat er één loket komt voor klachten en dat de Staatssecretaris werkt aan voorstellen voor regelgeving. Achter de schermen zijn vervoerders bezig met het vormen van een coöperatie. Overigens vraag ik mij nog wel af hoe de vervoerders hier onderdeel van kunnen of moeten worden, bijvoorbeeld nieuwkomers op de ov-markt. Voor de reiziger zijn de ontwikkelingen op het gebied van gebruiksvriendelijke betaalmethoden zoals Touch and Travel, reizen op rekening of betalen met je bankpas of mobiel het meest zichtbaar. We zijn blij dat de Staatssecretaris deze ontwikkelingen omarmt.

Wel blijven er een aantal problemen met de ov-chipkaart hardnekkig. Je kunt bij de NS bijvoorbeeld nog steeds geen verschillende producten op één kaart zetten. Een ander voorbeeld is de in- en uitchecklingo op stations die door meerdere vervoerders worden aangedaan. Ook zijn er nog steeds geen oplossingen gevonden voor de problemen van blinde en slechtziende reizigers in het stads- en streekvervoer. Ik vraag mij onder-tussen echt af hoe dit toch kan. Collega's zeiden het ook al. Je moet toch met elkaar tot iets kunnen komen waarvan weliswaar beide partijen zeggen dat het niet 100% is zoals zij het zelf zouden hebben gedaan, maar dat wel een werkbare oplossing is die voor deze groep? Hoe zorgt de Staatssecretaris dat deze problemen worden aangepakt? Op welke termijn gaat de Staatssecretaris weer in gesprek met met name de blinden en slechtzienden? Kan ik haar op het hart drukken om alsjeblieft echt snel tot een oplossing te komen?

In de regio Haarlem zijn er zorgen over de voornemens om de treindienst in de driehoek Haarlem-Alkmaar-Amsterdam te versoberen. Ik vind dit begrijpelijke zorgen, want het zijn heel drukke trajecten, waar de treinen nu al vaak overvol zitten. Deelt de Staatssecretaris mijn zorgen? Wat gaat zij doen voor de reizigers in deze regio?

Ik ga van het noorden even helemaal door naar het zuiden. Limburg. Gisteren ontvingen wij de brief over de aanbesteding in Limburg. Daarin staat uitvoerig wat er is gebeurd. Dat neemt onze zorgen over het ontbreken van een gelijk speelveld echter nog niet weg. Ik deel een beetje de zorgen die door de VVD werden verwoord: op een gegeven moment weet je het als Kamerlid bijna ook niet meer, want de een zegt dit en de ander dat. Voor de beste uitkomst voor de reiziger, die staat voor D66 namelijk voorop, is een eerlijke en transparante aanbesteding noodzakelijk. Dit debat is te kort om hier uitgebreid aandacht aan te besteden. Ik vind daarom dat we op korte termijn hierover een goed debat moeten voeren, juist omdat al die onhelderheid bestaat.

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

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ja, voorzitter, dat klopt precies, want ik wil nog een punt maken en wel over de poortjes. Anderen noemden dit ook al. Voor D66 is het belangrijk dat stations met een belangrijke doorgangsfunctie toegankelijk blijven. Er wordt een oplossing gezocht met passagekaarten en dergelijke. Tuigen we zo echter niet een kerstboom op die eigenlijk niet werkt? Het is namelijk veel gedoe als je alleen maar door het station heen wilt. Bovendien is de afsluiting van stations ook weg als je passagekaarten uitdeelt, want waarom zouden mensen daar dan

niet mee gaan zwartrijden? Wat schieten we er dus mee op? Ik zou zeggen: pleeg echt maatwerk, kijk echt met de stations en de partijen daaromheen wat de gewenste positie van de poortjes is dan wel of er wel poortjes moeten komen. Mijn fractie heeft namelijk grote twijfels bij dat laatste. Leiden is een heel pregnant voorbeeld van waar men het echt niet wil. In Rotterdam weegt de veiligheid blijkbaar heel zwaar. Ga in gesprek, maak er niet één regel voor iedereen van en haal het zeker uit de Crisis- en herstelwet.

De heer **Smaling** (SP):Voorzitter. Er staat een aantal onderwerpen op de agenda. Het belangrijkste vind ik het onderwerp waar een hoop mensen in de zaal op af zijn gekomen, namelijk de zeer onwenselijke situatie dat slechtzienden en blinden nog steeds met een probleem met de ov-chipkaart zitten. We hebben in het verleden de Viziris-abonnementen gehad. Die zijn er niet meer. Het is goed dat deze mensen vandaag zijn gekomen. Je hoort ook aan de reacties, tot en met die van de VVD aan toe, dat het probleem serieus wordt genomen. Alles wat hier wordt gezegd, wordt ook genoteerd. Men kan daarop terugkomen. In die zin hoop ik dat dit het moment is waarop we echt kunnen doorpakken en de Staatssecretaris kunnen vragen om iets te regelen zodat blinden en slechtzienden niet hoeven in en uit te checken en er een einde komt aan de onzekerheid die de huidige situatie biedt bij gebruik van het openbaar vervoer. Het zou toch te gek zijn als we een beroep zouden moeten gaan doen op het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap om af te dwingen dat voor deze groep mensen iets wordt geregeld waardoor het voor hen net zo gemakkelijk is om te reizen als voor mensen die geen oogproblemen hebben. Ik doe een klemmend beroep op de Staatssecretaris. We hebben in het verleden al moties ingediend op dit punt, samen met GroenLinks. Die zijn helaas niet gesteund. Ik hoop dat dit het moment is waarop we die mening in de Kamer kunnen doen kantelen.

Ik kom te spreken over de ov-kwestie. De brief van de Staatssecretaris is helder. Het ov-dossier gaat lang mee. Er zijn duidelijk vorderingen gemaakt; dat is absoluut het geval. Het kreng is echter te wezenloos duur. Ik ben erg blij dat de heer Hoogland daar zijn betoog mee begonnen is. Ik hoop dat we ook op dit punt nu eens wat daden kunnen stellen, bijvoorbeeld in de vorm van een maximumtarief. We hebben vorig jaar een onderzoekje gedaan naar de veranderingen in de prijzen tussen 2012 en 2013. We zagen bij Arriva bijvoorbeeld een prijsstijging van 45% in een jaar, bij Veolia 25%, bij Connexxion 39% en bij de NS 10%. Voor een deel komt dit door de ov-chipkaart, maar voor een deel ook door het brakke aanbestedingsbeleid in de provincie. Dit zijn waanzinnige percentages prijsstijging. Willen we de mensen nou de trein in hebben of willen we ze eruit hebben? Het lijkt me duidelijk dat hier een heel groot probleem ligt. Je kunt natuurlijk allemaal mensen aan tafel vragen voor overleg en je kunt TLS herpositioneren – en dat moet wellicht ook allemaal gebeuren – maar de essentie is dat mensen moeten kunnen reizen tegen een redelijke prijs. Ik ben dus erg bang dat dit veel te hard de verkeerde kant opgaat. Graag hoor ik wat de Staatssecretaris hieraan gaat doen. Wil zij bijvoorbeeld het sterabonnement handhaven? Kan zij over de gehele linie meer uniformiteit aanbrenge in de reisproducten? Een provincie of vervoersregio kan dan nog wel eigen producten aanbieden, maar landelijke uniformiteit is echt zeer gewenst.

Ik kom te spreken over de poortjes. Ik weet het niet. Ik heb mij ook verbaasd over de situatie in Leiden, want ik snap dat mensen van de ene naar de andere kant moeten. Maar over twee weken hebben we verkiezingen en ik vraag mij toch af of, als de SP in de regering had gezeten, wij ook die situatie nu zouden aangrijpen om wat leuks te doen voor de mensen in het land. De SP is nooit voorstander van die poortjes geweest. Wij zijn natuurlijk wel voor veiligheid in de trein, laat dat duidelijk zijn. De

politiek heeft echter wel de NS gedwongen om die poortjes daar neer te zetten. Nu staan zij er, al lange tijd, en nu vinden de VVD en de PvdA opeens dat zij er eigenlijk niet zouden moeten staan. Tja. Wat willen we nou? Is dit een helder signaal naar de burger? Ik denk het niet. Ik denk wel dat het nodig is dat er iets voor wordt gevonden. Ik denk ook dat de winkeliers op Leiden CS en andere stations niet blij zijn als hun klandizie vermindert.

Het gaat echter wel om maar acht stations. Het is een proef. De NS is zich er ook van bewust dat het een keerzijde heeft. Laten we nou toch gewoon even kijken hoe het loopt en het overleg concentreren op de gemeenten waar het echt kritiek is. Laten we nu niet landelijk zeggen dat we het allemaal weer anders moeten gaan doen. Dat vind ik holle verkiezingsretoriek. Ik snap het echter wel. Ik wil dan wel suggereren dat iedere even week mevrouw De Boer mij komt uitzwaaien als ik de trein neem en elke oneven week de heer Hoogland. Als we dat kunnen regelen, zult u mij verder niet meer horen zeuren.

De heer **Hoogland** (PvdA): Behalve dat dit uitlokking is – ik vond het wel grappig – vraag ik de heer Smaling toch waar hij wie heeft horen zeggen dat nu alle poortjes op de stations overal te allen tijde open of dicht moeten staan? Er zat namelijk behoorlijk wat nuance in hetgeen wat ik zelf heb gezegd, hier maar ook in de media. De heer Smaling maakt er een beetje een karikatuur van. Dat is wel grappig, maar daar zitten we hier niet voor. Dan had hij een ander beroep moeten kiezen.

De heer **Smaling** (SP): De beroepskeuze heeft bij mij lang geduurd. Het probleem dat de heer Hoogland en mevrouw De Boer beiden hebben aangekaart, ook vanmorgen op de radio, zie ik natuurlijk wel. Het is ook terecht dat zij zich er zorgen over maken. We noemen steeds Leiden als voorbeeld, maar er zijn ook andere voorbeelden te noemen. In Gouda zou het bijvoorbeeld ook een probleem kunnen zijn. In Rotterdam Alexander ben ik blij dat die poortjes er staan, om andere redenen. Ik vind het daarom te veel een kwestie van nu iets opbrengen wat nu goed valt in het land. Dat is mijn mening. De heer Hoogland kan het daar niet mee eens zijn, maar ik wil die mening wel gewoon gemeld hebben.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dan kan ik tot slot alleen de heer Smaling eraan herinneren dat ik vanochtend juist ook heb gezegd dat in Almere, waar men de poortjes wil sluiten, sluiting mij een uitstekend idee lijkt. Dan kan mijn conclusie dus niet anders zijn dan dat de heer Smaling niet het gehele bericht heeft gehoord, want juist de nuance die hij nu maakt, zat er vanochtend bij mij al in.

De heer **Smaling** (SP): Ik ken de heer Hoogland als een genuanceerd persoon, dus ik gun hem graag deze toevoeging. Daar neem ik dan op dit punt graag kennis van.

De **voorzitter**: De heer Smaling vervolgt zijn betoog en werkt ook in hoog tempo toe naar een afronding daarvan.

De heer **Smaling** (SP): Ja. Ik heb alleen nog een paar woorden over de taxi. De heer De Graaf heeft het daar voornamelijk over gehad. Er zijn natuurlijk wel stappen gezet. Een aantal jaren geleden was de situatie en stuk kritieker dan zij nu is. Ik denk dat SP en VVD wel zij aan zij hebben gepleit voor strenger handhaven. Dat gebeurt ook. Ik zou daarom graag een update van de Staatssecretaris willen krijgen hoe zij de taximarkt nu duidt. Ik heb de uitzending van SBS ook gezien. Je zult natuurlijk altijd problemen houden in een taxi zelf. Je kunt dan met een geheime camera van alles waarnemen en dan kun je je afvragen of dat hinderlijk gedrag is en of dat tegen strafbaar aanloopt. Pas was er ook een flirtcursus in de

trein. Dat gaat dan weer een beetje de andere kant op. In die zin ben ik een beetje in verwarring daarover. Is er echter niet nog steeds een permanente mismatch tussen vraag en aanbod op de taximarkt? Een blijvend aanbodoverschot kan een oorzaak zijn van veel problemen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ik wil voor de variatie beginnen met een klein complimentje voor de NS. Ik hoorde namelijk op de radio een voortschrijdend inzicht bij de NS. Dat was naar aanleiding van mijn motie over de gele borden. De NS had aangekondigd dat die gele borden weg zouden gaan. De Kamer steunde mij erin dat dat misschien niet zo'n fantastisch idee was. Wat was nu het inzicht bij de NS? Dat zij puur hadden gekeken naar de financiën, de businesscase, maar dat dat toch niet de enige maatstaaf moest zijn en dat er ook gedacht moest worden vanuit de klanten en de toeristen. Met dat stukje voortschrijdend inzicht ben ik heel tevreden. Wellicht zou diezelfde denktrant ook toegepast kunnen worden op bijna alle onderwerpen die wij vandaag aan de orde hebben.

Het eerste wat mij van het hart moet – ik had het er net al even over – is dat de meesten van ons een andere optie hebben om te reizen, maar dat mensen die slechtziend of blind zijn die optie niet hebben. Ik vind het bijna niet meer Nederlandwaardig dat wij nog steeds niet voor elkaar hebben dat deze mensen op een gemakkelijke, toegankelijke wijze kunnen reizen. Ik zou – al is er maar een punt in dit AO wat echt doorgedrukt wordt en voor elkaar komt – de Staatssecretaris op willen roepen om hier haar doorzettingsmacht voor te gebruiken en niet nog een keer te zeggen dat ze in overleg is, dat erover wordt nagedacht en dat er nu misschien iets komt. Zeker omdat ik ook regeringspartijen hierover hoor, denk ik dat het nu toch echt mogelijk moet zijn om dit punt af te sluiten.

Ik heb al het een en ander gezegd over de poortjes. Ik vind dat als je regeringsverantwoordelijkheid neemt, je een bedrijf niet gek kunt maken door eerst het ene en vervolgens het andere te eisen. Als je een doorgang wilt hebben, terwijl de toegang tot de perrons echt afgesloten is, dan gaat dat over het over het algemeen – zo zeg ik ook tegen mijn collega van de VVD – niet zonder een tunnel of een dure overpass. Meer smaken zijn er niet. Zeker van de regeringspartijen verwacht ik een consequente lijn en zo'n zwalkende beweging net voor de verkiezingen vind ik een onterecht proefballonnetje, waarmee mensen en winkeliers blij worden gemaakt, terwijl dan naderhand gezegd zal gaan worden dat het allemaal veel te duur wordt.

Dan de ov-chip. Met grote regelmaat ben ik een soort vraagbaak voor toeristen. Ik reis geregeld vanaf Amsterdam via Schiphol. Vanmorgen stond ik overigens 20 minuten stil in de Schipholtunnel. We zijn altijd met zijn allen heel veel toeristen aan te voorlichten hoe het nu zit met die papieren kaartjes. Ik moet zeggen dat ik op dit moment zelf niet eens weet waar je moet stempelen en hoe dat werkt. We willen graag toeristen in Nederland en we willen graag dat die het openbaar vervoer pakken. Hoe zorgen we dan dat in de overgang van papieren kaartjes naar de ov-chip ook die grote groep toeristen goed bediend wordt? Ook als je één keer reist, hoe kom je dan het station in, met op sommige stations dichte poortjes en op andere niet? Die mensen staan met hun papieren kaartje bij zo'n poortje en hebben geen flauw idee wat ze moeten doen.

Een ander punt dat ik wil maken, betreft iets wat ook mijzelf is overkomen, maar wat ik ook van de studentenorganisaties heb gehoord. Een ov-jaarkaart is een duur product. Je verwacht daar enig reiscomfort bij. Nu wordt er aan alle kanten geëist dat ook de mensen die eigenlijk altijd betalen voor al hun vervoer, overal staan in te checken. Deze groep mensen wordt nu ook bedreigd met boetes. Hoe vindt de Staatssecretaris dat? Je hebt een kaart die € 3.000, € 4.000 kost, met het comfort dat je voor al je reizen alvast betaald hebt, maar dan wordt je alsnog bedreigd

met boetes of je mag niet met de bus mee, omdat je kaart dicht is geslagen omdat je een keer niet uitgecheckt hebt. Studenten overkomt dit ook.

Verder is het pleidooi al gemaakt dat er meerdere reisproducten moeten kunnen op één ov-chipkaart. Met de fiets is het nog steeds een ongelukkig gedonder, want dan moet je een los papieren kaartje kopen. Ook dat komt het reizigerscomfort niet ten goede. Ik sluit mij aan bij de vragen die door de collega's zijn gesteld.

Er is gezegd dat de coöperatievorm nu de beste vorm is voor TLS. Zou de Staatssecretaris mij kunnen uitleggen hoe dat dan zit met de juridische aansprakelijkheid en hoe het gaat met het geld van reizigers die verkeerd ingecheckt hebben? Daarvan hebben we met elkaar gezegd dat dat geld eigenlijk terug moet naar de reiziger. Hoe werkt dat dan als die hele ov-chiporganisatie in een coöperatievorm zit? Hoever is de Staatssecretaris ermee om te zorgen dat dit geld inderdaad terugkomt bij de reiziger?

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik vind het buitengewoon aardig en leuk dat er weer heel veel publieke belangstelling is. Maar ik heb het vermoeden dat daar geen goede reden voor is. Een aantal viervoeters heeft volgens mij een abonnement op dit huis. Ze komen wellicht steeds makkelijker binnen. Dat is een voordeeltje, maar ze horen hier natuurlijk niet, evenmin als de mensen die zij meebrengen.

Ik heb veel brieven gezien van de Oogvereniging en andere verenigingen. Kamerleden hebben diverse mails gekregen van mensen die nog steeds tegen het probleem aanlopen van de mobiliteit en de beperking daarvan. Ik denk dat echt de tijd voorbij is dat we kunnen zeggen: daar hebben we begrip voor en dat moeten oplossen. Het is tijd dat er een oplossing komt. Ik zou eigenlijk een afspraak willen maken met de Staatssecretaris. Ik zeg tegen het publiek: u bent altijd welkom, maar zullen we voor dit probleem afspreken dat het de laatste keer is dat we hier met zo'n volle zaal zitten? Het zou namelijk heel goed zijn als hier nu eens een einde aan komt.

(Applaus vanaf de publieke tribune)

De **voorzitter**: Dames en heren, ik snap dat dit onderwerp u aan het hart gaat – en de Kamerleden zo te horen ook – maar de afspraak is dat mensen op de tribune zich onthouden van blijken van goed- of afkeuring. Ik ga er ruimhartig mee om, maar de reden daarvoor is dat de leden zich niet beperkt moeten voelen in hun mogelijkheden om standpunten te verkondigen. Ik hoop dat u daar begrip voor heeft.

De heer De Rouwe zet zijn betoog voort.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik heb de wijsheid niet in pacht. Ik zie verschillende voorstellen voorbijkomen. Er zijn voorstellen voor twee, drie pasjes die mensen mee moeten nemen. Dat helpt de mensen volgens mij niet verder. Er zijn voorstellen voor reizen op rekening. Het is mooi dat de RET dat doet, maar volgens mij is deze optie in het verleden ook met de blindenvereniging besproken. Ik ga mij niet mengen in een oplossing, maar ik zou een klemmend beroep willen doen om hier met elkaar uit te komen.

Dan de ov-chipkaart en TLS. Hoe is de stand van zaken wat betreft die gedwongen coöperatie, waarbij andere vervoerders gedwongen worden om een TLS-deeltje over te nemen? Ik zie dat niet zitten. Ik denk dat de machtspositie die TLS heeft daar in de toekomst niet meer hoort. Het moet een open systeem worden, waarbij meerdere aanbieders mooie ov-producten kunnen aanbieden, in combinatie met andere voorzieningen, zoals een bankpas, een tankpas en misschien een fietspas. Laten we echt ophouden met het hokjesdenken en die hokjes niet gaan opdelen

in een verplichte coöperatie. Ik ben heel erg benieuwd hoe het staat met de convenanten die er volgens mij op papier al zijn en ook al getekend zijn.

Hoe gaan we om met de toegankelijkheid van gezinnen, van families, van scholen, van groepen die met een ov-jaarkaart willen reizen, misschien met een schoolreisje, misschien met het hele gezin van A naar B, misschien via twee of drie vervoerders? Je moet nu een ov-chipkaart hebben. Het is ondoenlijk voor de meesters en juffen om twintig keer in te checken. Dat kan volgens mij ook niet. Dat zijn allemaal praktische problemen, waarvan ik graag van de Staatssecretaris wil horen hoe wij daarmee omgaan.

Dan dat coalitiegedoetje over de poortjes die niet goed staan. Ik heb daar al wat over gezegd en ik ga het niet belachelijker maken dan het al is. Ik zie wel de problemen van een aantal steden die te maken hebben met doorsnijdingen en ik zie ook dat de NS met hen in gesprek is over de wijze waarop dat kan worden opgelost. Ik zou graag van de Staatssecretaris willen horen welke rol zij daarin neemt en welke oplossingen er komen. Hoe voorkomen we dat straks wanneer de boel allemaal opengaat en openstaat, en er dus voor niets honderden miljoenen geïnvesteerd zijn, de oorspronkelijke problemen, namelijk zwartrijden en mensen die daar niet horen, terugkomen? Hoe ziet de Staatssecretaris dat?

Ik ga door naar de taxi's. De TTO-plicht is een heel goede zaak. Taxiondernemers moeten zich groeperen in een toegelaten taxiorganisatie. Daarmee wordt nu in een aantal grote steden geëxperimenteerd, waaronder Amsterdam. Ik zie dat de TTO haar eerste vruchtjes af gaat werpen. Vele andere plaatsen willen er nu ook aan mee gaan doen. Ik denk dan aan Maastricht. Mijn partij daar pleit ervoor om de TTO nu al toe te passen in Maastricht. Ik zie ook dat het experiment geëvalueerd gaat worden. Ik zou de Staatssecretaris willen vragen om steden die mee willen doen, alvast mee te laten doen. Laten we niet onnodig wachten op een evaluatie. Natuurlijk kunnen we dan puntjes op de i zetten, maar volgens mij is het doorkijkje al positief en moeten we niet onnodig wachten. Het verzoek van het CDA is dan ook om steden als Maastricht alvast mee te laten doen met TTO.

Even een klein eilandpuntje, de taxi's op de Waddeneilanden. De PvdA heeft in het verleden weleens gepleit voor een Waddentoets. Dat is gedaan door mijn goede collega mevrouw Jacobi. Ik steun dat pleidooi. Maar even concreet en praktisch, op Terschelling is het in de zomer ontzettend druk en er komen dan allemaal taxi's van elders daarnaartoe om te cherry picken. De markt laat dat toe. Maar in de winter moeten daar ook mensen vervoerd worden. Dan zie je ineens dat er geen taxibedrijf meer over is om dat te doen. Zou het wellicht mogelijk om in specifieke omstandigheden hier een concessie toe te laten?

Ten slotte sluit ik mij aan bij de opmerkingen van mevrouw Van Veldhoven. Ik heb mij oprecht geïrriteerd aan de beantwoording op het punt van de Limburgse concessie. Ik heb het geteld, er zijn 40 vragen niet beantwoord. Ik zou de Staatssecretaris willen vragen om die alsnog te beantwoorden. Ik heb aangetekend welke niet beantwoord zijn. Ik steun het verzoek van mevrouw Van Veldhoven om hier op heel korte termijn een serieus debat over te voeren. Maar voor dat debat zijn antwoorden nodig en die zijn niet gegeven.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie): Voorzitter. De Kamer heeft met de motie van mijzelf en mevrouw de Boer van de VVD een duidelijke koers ingezet. We moeten naar een ov-chip 2.0. Ik noem het bewust geen ov-chipkaart, want de ChristenUnie is het helemaal eens met de Staatssecretaris dat ook betalen met bijvoorbeeld een mobieltje of een bankpas mogelijk moet worden. Uitgangspunt voor de ChristenUnie is dat de reiziger op de eerste plaats staat en dat vervoerders worden gestimuleerd om te innoveren. De huidige structuur stelt te veel de vervoerder centraal,

remt innovaties en maakt dat knelpunten voor reizigers te traag worden opgelost. Ov-chip 2.0 moet ook reizen op rekening mogelijk maken voor iedereen. Het is natuurlijk geweldig dat sinds afgelopen week reizen op rekening mogelijk is in Rotterdam. Het is nog een proef en het is onze droom dat dit systeem mogelijk wordt in heel Nederland. Ik verwijs ook naar een systeem in Friesland, Touch and Travel. Waarom kan dat alleen in Friesland, terwijl dat systeem in heel Duitsland al ingevoerd is?

De ChristenUnie denkt dat dit te maken heeft met verschillende belangen van vervoerders en de organisatie van Trans Link Systems. Alles vraagt langdurig overleg om iets gedaan te krijgen. TLS bepaalt als enige partij het tempo van innovatie. Zo praten we al jaren over het paaltjeswoud op de stations. Er moet een andere aanpak komen om dit soort hindernissen sneller uit de weg te ruimen en innovaties te versnellen. Het is mooi dat hier nu een overlegplatform voor is in de vorm van het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad. Maar brengt dit ook de structurele oplossing voor dit soort problemen en een versnelling van ondernemerschap en innovatie?

De Staatssecretaris heeft een voorstel gedaan voor een andere positionering van het bedrijf TLS, dat nu alles rond de ov-chipkaart regelt. Het gaat om een coöperatie. Alle vervoerders moeten hieraan gaan deelnemen. Zijn alle vervoerders hiermee akkoord? Klopt het dat TLS enorme schulden heeft? Wie gaat die betalen? Hoe werkt een coöperatie als er nieuwe vervoerders op de markt willen komen? Volgens de ChristenUnie heeft TLS in dit model geen enkele prikkel om efficiënter, innovatiever en sneller te ontwikkelen.

Nog belangrijker: hoe moet ik deze TLS-coöperatie zien in relatie tot ov-chip 2.0? Is het bij ov-chip 2.0 nog wel nodig dat alle vervoerders gedwongen klant zijn bij Trans Link Systems en dus ook afhankelijk zijn van TLS voor het innovatietempo? Is het niet zo dat bij ov-chip 2.0 de vervoerders, net als in de telecomwereld, taken kunnen opnemen die nu nog bij TLS liggen, of misschien ook kunnen uitbesteden aan een andere partij? Ik zie deze vragen uiteraard graag beantwoord.

De Staatssecretaris gaat uitgebreid in op de motie van mij en de VVD, maar noemt daarbij niet de wens om roaming te introduceren. Reizigers moeten, zoals de motie ook vraagt, bij een provider een kilometerbundel voor het hele openbaar vervoer kunnen regelen, die geldig is bij alle vervoerders, omdat deze provider zelf de vervoercapaciteit hiervoor inkoop. Zo zou de ov-markt net zo gaan functioneren als de markt voor mobiele telefonie met een Europees perspectief. Reizigers worden dan tijdens het overstappen niet meer lastiggevallen met een paaltjeswoud en met rare tariefffecten, want ze zijn dan klant van deze mobiliteitsprovider in plaats van de afzonderlijke vervoerders. Reizigers kunnen dan ook bij deze ene partij terecht om geld terug te krijgen bij vertraging. We krijgen graag de toezegging van de Staatssecretaris dat de ov-betaalmarkt uiterlijk 1 januari 2016 wordt geopend, inclusief roaming, zoals ook is gevraagd in de motie.

Het wetsvoorstel waar de Staatssecretaris aan werkt om de ov-chip te verbeteren, lijkt vooral te gaan over regels voor vervoerbewijzen en betaaldiensten. De ChristenUnie wil dat ook andere concessiegrensoverschrijdende zaken een plek krijgen in de wet, zoals reisinformatie en het via open data beschikbaar stellen van vervoerprestaties. De aanbesteding in Limburg is al aan de orde gesteld door VVD, D66 en CDA, maar misschien vergeet ik nog een partij. Daar sluit ik me van harte bij aan. Ik kom bij mijn laatste punt – ik zou willen zeggen: lest best – namelijk de positie van blinden en slechtzienden in het openbaar vervoer. Waarom niet de begeleiderskaart verchippen, zoals vier jaar geleden al toegezegd is door toenmalig Staatssecretaris Huizinga? De NS zegt dat er heel erg hard aan getrokken is. Maar waar gaat het dan mis? Waarom moet een begeleiderskaart worden aanbesteed? Elke vervoerder zou die toch gewoon moeten aanbieden? Waarom wordt er nu nog steeds gepraat

over rijden op rekening als de ideale oplossing voor blinden? Dat was meer dan een jaar geleden al bekend. Het had er dus al lang kunnen zijn. De Staatssecretaris zegt dat deze oplossing nog niet beschikbaar is. Kan zij dat toelichten, want volgens mij is die al wel beschikbaar. Wat voor zakelijke reizigers kan met de NS-Business Card moet wat de ChristenUnie betreft morgen ook kunnen voor blinden en slechtzienden.

De **voorzitter**: We gaan nu schorsen, zodat de Staatssecretaris haar antwoord kan voorbereiden en wij kunnen stemmen. De stemmingsbel kan ieder moment gaan. Na afloop van de stemmingen komen we hier terug en gaan we luisteren naar de beantwoording door de Staatssecretaris.

De vergadering wordt van 14.05 uur tot 14.32 uur geschorst.

De **voorzitter**: Voordat ik het woord geef aan de Staatssecretaris wil ik melden dat er enige uitloop mogelijk is. We hebben net een half uur verloren door de stemmingen. Excuus daarvoor aan de mensen op de publieke tribune. De Staatssecretaris heeft nog wat ruimte aan het einde en wij hebben zelf om 16.30 uur een briefing waar een aantal leden naartoe moet. Het streven is om uiterlijk 16.15 uur af te ronden. Dat betekent dat ik iedereen vraag om zich te beperken in de interrupties. Twee heel korte interrupties, maar geen verhalen, of één wat langere. Veel meer ruimte hebben we niet. Anders gaat de tweede termijn van de Kamer er zeker aan. Na deze vermanende woorden, geef ik het woord aan de Staatssecretaris. Ik vraag haar om te beginnen met aan te geven hoe zij de beantwoording gaat structureren.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Na uw dreigende woorden ben ik als was in uw handen als het gaat om het verloop van het debat. Ik begin met de toegang tot de stations. Ik denk dat dat ook recht doet aan de discussie in de Kamer. Daarna ga ik in op de opbrengstverdeling, de vragen over Limburg, de decentralisatie en de toegankelijkheid. Dat betreft dan de discussie over de slechtzienden. Dan de wetgeving, herpositionering TLS, ov-chip 2.0, NOVB, het ene loket en de taxi. Daarna heb ik nog een map met overige vragen.

Allereerst dus de poortjes. Als ik kijk naar het debat in de Kamer en ook naar de verschillende standpunten en de argumenten die uitgewisseld worden, dan wordt precies de kern van de zaak geraakt. Er is namelijk geen eenduidigheid. Er is niet één jus over alle aardappels. Nee, elk bord krijgt zijn eigen jus. Het gaat om maatwerk. Oorspronkelijk is dit onderwerp geadresseerd in het kader van zwartrijden en sociale veiligheid. Ik kom straks nog even terug op de financiering daarvan en de gelden waar mevrouw De Boer over sprak. Het doel is om de poortjes te sluiten en zo, net zoals bij de metro, een bijdrage aan de sociale veiligheid te leveren. Een aantal stations wil dat heel graag. Rotterdam heeft de metro al afgesloten en Almere en Amsterdam willen ook heel graag van die mogelijkheid gebruikmaken.

In Deventer is er discussie, want dat is een monumentaal station en hoe ga je dat dan oplossen? Ik hoef niet te vertellen hoe Leiden erover denkt. Ik ga daar 17 maart zelf kijken. Je ziet dus dat het maatwerk behoeft. Dat betekent dat er per locatie gekeken moet worden wat het probleem is. Om welke veiligheid gaat het? Is het onveilig in de trein, is er criminaliteit, is de positionering van het station zodanig dat daar hoeken in zitten die niet goed zichtbaar zijn? Er zijn allerlei vormen van onveiligheid waar het over kan gaan wat sociale veiligheid betreft. Je ziet dan dus dat er maatwerk per station nodig is.

De NS is in gesprek met de betreffende overheden. Als er sprake is van een interwijkfunctie brengt dat een specifieke discussie met zich. Ik vind het heel belangrijk dat er lokaal maatwerk wordt geleverd en dat de

discussie plaatsvindt waar die plaats moet vinden. Dat is bij het station zelf, in de betreffende gemeente en met de spoorwegen. Er wordt gesproken over passagepassen. Er zijn stations waarvoor wordt gevraagd of die niet alleen 's avonds dicht kunnen. Het gaat mij erom dat alles waarmee geëxperimenteerd wordt en dat alles wat opgelost wordt, klantvriendelijk is, goed verloopt en dat er goede informatie wordt gegeven.

Als het gaat om maatwerk per station vraagt mevrouw Van Veldhoven – ik neem de vragen mee in mijn algemene verhaal – om het uit de Crisis- en herstelwet te halen. De Crisis- en herstelwet gaat over het vergunningsplichtig zijn van het plaatsen de poortjes. Ik vind het belangrijk dat de oplossingen onderzocht worden en dat die snel plaats kunnen vinden zonder dat daarvoor hele procedures doorlopen moeten worden. Ik vind het belangrijk dat dat decentraal gebeurt. Een van de opmerkingen is namelijk altijd: laten we dit met zo min mogelijk regels doen en kijken of we het ook op de plek waar het hoort, kunnen laten. Ik vind het belangrijk dat er sprake is van maatwerk en dat het in overleg gebeurt. Voor de ov-chippoortjes is vooral van belang dat daar lokaal mee wordt ingestemd. Het gaat dan om de raad en wat mij betreft zonder uitgebreide procedures.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de Staatssecretaris eerst het blokje over de poortjes afmaakt. Daarna kunnen we dan kijken wie er een vraag heeft.

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer De Rouwe heeft heel specifiek gevraagd wat mijn rol is. Het kan niet zo zijn dat er zo veel geld wordt geïnvesteerd en dat die poortjes dan openblijven. Ik begrijp die vraag van de heer De Rouwe en we hebben het er ook over, maar ik blijf erbij dat de oplossing moet worden gezocht in de gemeente waar het station staat. Ik vind dat in de raad moet worden gekeken of de oplossing past bij de betreffende gemeente. Ik heb net aangegeven dat Deventer een monumentaal station heeft en dat Almere zegt dat het moet gebeuren, omdat daar sprake is van sociale onveiligheid. Leiden zegt dat het erover wil praten, maar dat het zo niet gaat. Zij zijn er heel stellig in. Op iedere plek moet het dus lokaal opgelost worden. Ik heb daar geen formele rol in. Ik kijk wel of het zorgvuldig verloopt. Ik vind dat de proeven uitgevoerd moeten worden en dat de resultaten daarvan gebruikt moeten worden om het systeem klantvriendelijker te maken. Ik zal er ook op toezien dat er sprake is van zorgvuldigheid. Verder vind ik het belangrijk dat er gekeken wordt naar de sociale veiligheid. Sociale onveiligheid komt namelijk niet per definitie op het station voor. Die kan ook in de trein voorkomen en op dat moment ervaart de gemeente het probleem niet, maar de NS wel. Dat zijn belangen die afgewogen moeten worden. Mijn niet formele rol zal mij er niet van weerhouden om te kijken of dat lokaal zorgvuldig gebeurt. Een aantal mensen heeft gesproken over de interwijkfunctie. Die is ook in Leiden aan de orde. Ik zal dat binnenkort zelf ook zien. Men is ook hier in gesprek met de betreffende overheden. NS heeft al voor veel interwijkstations overstemming met gemeenten bereikt en is met een aantal gemeenten nog in gesprek. Ook op interwijkstations gaat de NS proeven doen voordat de poortjes in gebruik worden genomen. Woerden en Rotterdam-Alexander zijn daar voorbeelden van. Ook daar zal naar een maatwerkoplossing gezocht worden. NS heeft al onderzocht hoeveel passanten er per interwijkstation in het bezit zijn van een ov-chipkaart. Zo wordt ook duidelijk wat de omvang is van de groep mensen die niet met een ov-chipkaart door de poortjes kan en of een passagepas daarvoor een oplossing is. Ik heb begrepen dat ook gekeken wordt naar andere oplossingen. De vraag of de poortjes wel of niet open moeten, is zwart-wit. Het voorbeeld waarin het een heel positief effect heeft gehad op de veiligheid is de metro van Rotterdam.

Mevrouw **De Boer** (VVD): We hebben te maken met een experiment. Er klinken in een aantal steden nu echter protesten. De Staatssecretaris heeft het over maatwerk, maar wat bedoelt zij daarmee? Kan het in de steden waar men tegen is, nog worden gekeerd? Kunnen de poortjes daar anders kunnen worden gesitueerd? Je kunt bijvoorbeeld een tunnel in tweeën splitsen. Er is veel mogelijk. Met de passagepassen helpen we de oorspronkelijke gedachte natuurlijk om zeep, want dan kan iedereen weer binnenkomen en vervolgens gaan zwartrijden. Stel dat er een ongeluk gebeurt op een station, hoe kunnen hulpverleners dan zo snel mogelijk op het perron komen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik begrijp al die vragen en ik kan me voorstellen dat die vragen leven bij de Kamer. Wij kennen echter niet ieder station qua fysieke uitvoering. Daar zal naar gekeken moeten worden. Ik ga ervan uit dat als het om hulpverlening gaat en om passages voor bijvoorbeeld ambulances of brandweer, dat de veiligheidsregio dan aan bod is. Dat betekent dat de regionale politie of brandweer daarbij betrokken is. Dat is wat mij betreft ook waar het hoort te liggen, want wij kunnen hier geen eenheidsjuss over alle borden heen gooien. Elk station heeft zijn eigen situatie. Ik weet dat in Deventer gekeken wordt naar een bepaald soort poortjes dat past bij de monumentale status van het gebouw. Dat gaat allemaal niet makkelijk, maar wel in overleg. De vraag is natuurlijk niet waar de poortjes staan, de vraag is welke problemen er aan de orde zijn en hoe die zo goed mogelijk kunnen worden opgelost, lokaal, waarbij ook de betreffende raad betrokken is.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Nog even over de Crisis- en herstelwet. Als regels alleen maar overbodig en onnodig zijn, laten we ze dan alstublieft schrappen. Daar is mijn fractie een groot voorstander van. We hebben het nu niet voor niets over die poortjes. Als dat gesprek al op een goede manier zou plaatsvinden en tot bevredigende uitkomsten zou leiden, zouden we dit gesprek nu misschien niet zo voeren. Het blijkt echter lastig te zijn. Ik mij dan ook af of het wel slim is om iets onder de Crisis- en herstelwet te plaatsen wat vervolgens de juridische mogelijkheden van de lokale overheden verder beperkt. Als het gesprek tot een goed einde komt, heb je er geen last van, want dan zal het vergunningsproces heel snel gaan en kan uiteindelijk alsnog worden besloten om zo'n vergunningsplicht te laten vervallen. Laten we echter eerst kijken of het allemaal zo werkt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Er zullen natuurlijk altijd wel bezwaren zijn, maar ik heb niet dezelfde verwachtingen als mevrouw Van Veldhoven. Ik vind het belangrijk dat er lokaal draagvlak is. Dat betekent dat de gemeente dat met de raad moet bespreken. Het gaat om enkele tientallen stations. Sommige gaan zeer voortvarend en sommige absoluut niet. Ik denk dat iedere lokale belangenafweging anders zal zijn en een andere problematiek kennen. Ik heb net al aangegeven dat als het om veiligheid in de trein gaat, de NS degene is die zal zeggen dat het anders zou moeten op de stations. Of er wordt door de gemeente op de stations onveiligheid ervaren. Almere wil graag heel snel poortjes. Ik vind het dus heel belangrijk dat het lokaal gebeurt en dat er lokaal draagvlak is. Ik denk niet dat het goed is dat, als het om tientallen stations gaat, wij hier een eenheid eroverheen leggen. Tegelijkertijd zie ik dat het een vraagstuk is dat niet alleen lokaal speelt. Sociale veiligheid is natuurlijk iets waarover we het hier ook heel nadrukkelijk hebben en waar u mij vaak op aanspreekt. Mij wordt dan gevraagd hoe ik borg dat die sociale veiligheid verbetert. Ik heb begrepen dat mijn collega Minister Opstelten ook op bezoek is geweest en door u daarop is aangesproken.

De **voorzitter**: Ik pleit nog even voor korte vragen en korte antwoorden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De Staatssecretaris herhaalt in haar antwoord mijn inbreng, namelijk dat het gaat om maatwerk. Maar mijn vraag is of dat wel past bij de Crisis- en herstelwet, omdat je dan de mogelijkheden voor een zorgvuldig gesprek beperkt, aangezien de lokale overheden minder juridische mogelijkheden hebben. Dat is namelijk de essentie van die wet.

Ik heb nog een korte vraag. De Staatssecretaris zei dat er andere oplossingen worden gezocht voor de passagepas. Aan wat voor soort oplossingen moeten we dan denken?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat kan ik niet aangeven, want ik ben niet degene die voor alle tientallen stations de oplossingen volgt. Ik kijk of de processen zorgvuldig verlopen. Ook hiervoor geldt wat mij betreft dat waar problemen ervaren worden met de interwijkfunctie en waar het woord «passagepas» is gevallen, dat daar gekeken moet worden naar andere oplossingen. Een van de dingen waarnaar gekeken moet worden is of stations onveilige momenten hebben en of je misschien alleen op die momenten de poortjes moet sluiten. Het gaat dus om de vraag waar sprake is van onveiligheid en wat het doel is waartoe de poortjes moeten dienen.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik weet niet of de Staatssecretaris in dit blokje op deze vraag in wil gaan, maar het gaat om poortjes. Ik heb daarbij het aspect genoemd van bezuiniging op personeel. We hebben poortjes neergezet om iets op te lossen, maar die oplossing veroorzaakt uiteindelijk toch onveiligheid in de trein zelf. Zou de Staatssecretaris daar wat verder op in kunnen gaan? Ik hoor namelijk veel antwoorden waarin wordt gezegd: we moeten ernaar kijken en nog eens naar kijken. Zo drinken we een glas, doen we een plas en blijft alles zoals het was met de veiligheid in de trein. Ik wil dat er doorgepaktd worden. We hebben het er hier al heel lang over.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is toch wel een beetje te kort door de bocht. Het is niet een kwestie van we drinken een glas, we doen een plas en alles blijft zoals het was. Hier worden stappen gezet, maar er wordt wel gekeken of de oplossing en de manier van oplossen past bij het specifieke lokale probleem. Ik ken de heer De Graaf als iemand die het lokale probleem juist heel belangrijk vindt. Ik hoef dan maar aan de snorders te denken en aan de taxi's, waar ik straks nog op terug zal komen. Op alle stations, ook waar geen poortjes staan, zijn gesloten of besloten gebieden waar hulpverleners, brandweer et cetera moeten kunnen komen. Daarvoor zijn procedures. Het kan ook zo zijn dat met één druk op een groene noodknop bij elk poortje alle poortjes weer opengaan. De NS houdt – dat zeg ik tegen de heer De Graaf – met camera's alle stations met poortjes 24 uur per dag en zeven dagen per week in de gaten. Ook de cameratoezichthouders kunnen op elk moment een poortje opendoen. De heer De Graaf noemt de verschuiving van de onveiligheid naar de trein. Ook daar heb ik net antwoord op gegeven. Ik heb gezegd dat de vraag is waar sprake is van onveiligheid en welke onveiligheid er door de poortjes beheerst moet worden. Dan wordt ook weer specifiek gekeken of de oplossing die men heeft, gevolgen heeft voor het personeel. Er is volgens mij geen sprake van minder servicepersoneel door poortjes. De NS zet niet minder servicemedewerkers in. Wel is de vraag welke rol de servicemedewerker daarbij kan hebben, ook weer specifiek lokaal kijkend welk probleem er aan de orde is.

De heer **De Graaf** (PVV): We hebben gedeeltelijk een probleem gecreëerd en gooien het nu over de schutting bij de gemeente om het lokaal op te lossen. Dat heet dan lokaal beleid oftewel decentralisatie van het probleem dat we hier met zijn allen veroorzaakt hebben. Feit blijft dat de

veiligheid in de trein er niet mee verbeterd is, want er zijn nog steeds conducteurs die geen kaartjes durven te controleren en reizigers die daarmee letterlijk in een onveilige trein zitten. Dat gebeurt vaker dan we denken. Er wordt gewoon geen beleid op gemaakt en dat stelt me zeer teleur.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ook dat klopt niet helemaal, want als je naar de feiten kijkt, zie je er bij de RET door het afsluiten van de metro wel degelijk een hogere mate van veiligheid is in de metro. Hetzelfde geldt voor het GVB. De weergave van de heer De Graaf is dus niet helemaal juist. Tegelijkertijd zie ik natuurlijk wel dat de heer De Graaf een punt heeft, maar sociale onveiligheid zien we zich ook verplaatsen. Ik denk dat dat een nog veel breder pallet is waarnaar gekeken moet worden, ook vanuit Veiligheid en Justitie. Dat moet daar bij elkaar komen.

De heer **Smaling** (SP): Ik wil toch wel graag weten waar we nu staan. Ik kan de Staatssecretaris goed volgen, maar het gaat om een investering van een half miljard. Dat is de totale bezuiniging op de jeugdzorg, meen ik. De heer Hoogland wil zijn oma uitzwaaien. Die oma's wonen overal in Nederland. Wat is dan op een gegeven moment maatwerk ten aanzien van die oma's? Mevrouw De Boer ziet vanuit de trein in allerlei steden bedrijvigheid rondom het station. Wat is daar dan het maatwerk? Ik vind het belangrijk om een statement te horen van de Staatssecretaris: zus en zo is besloten en waar het lokaal tot grote problemen leidt, zoals in Leiden, gaan we zoeken naar oplossingen. Wat ik echter van mijn collega's van de regeringspartijen hoor, heeft niets met maatwerk te maken. Dat is gewoon heel generiek oma's uitzwaaien en mensen van de ene kant naar de andere kant van het station willen laten gaan. Vanmorgen was er een wethouder van de VVD uit Amersfoort op de radio die geen poortjes wil, omdat mensen in het Soesterkwartier laaggeletterd zijn en niet zouden snappen hoe ze met een pasje door het station van Amersfoort naar de scholen en kantoren aan de andere kant van het station zouden moeten komen. Is dat ook maatwerk?

Staatssecretaris **Mansveld**: Er kan met een chipkaart gepasseerd worden. Een van de leden heeft ook gezegd dat je het station in en binnen het uur gewoon weer uit kunt. Oma's die kleinkinderen uitzwaaien, of andersom, dat zal dan denk ik ook wel lukken.

De heer Smaling vroeg of er een specifieke oplossing komt voor Leiden. Dat was juist de basis van mijn betoog. Er moet op elk station een passende oplossing komen. In Nederland is geen station hetzelfde. Er zijn monumentale stations bij waar zich specifieke problemen voordoen. De basis is dat we in deze Kamer een aantal jaren geleden, naar aanleiding van het voorstel van de NS en de rapportage over de besteding van de FENS-gelden, in grote meerderheid hebben gezegd dat we zwartrijden willen voorkomen en dat sociale veiligheid belangrijk is. Daarom willen we een aantal stations afsluiten door middel van poortjes. Mijn belang is dat dat zorgvuldig gebeurt, dat het lokaal maatwerk is, dat de partijen daar met elkaar in gesprek zijn en dat er optimale oplossingen komen. Voor mij geldt dat ik zal volgen of dat zorgvuldig gebeurt.

De heer **Smaling** (SP): Ik kan heel erg meegaan in het betoog van de Staatssecretaris, maar het lijkt mij dat de regeringsfracties er vandaag heel anders in staan dan de Staatssecretaris als het gaat om maatwerk. Het gaat echt om specifieke situaties, waarin heel vaak van die doorgangen gebruik wordt gemaakt, omdat er aan beide zijden van het station gewoond of gewerkt wordt of omdat het ziekenhuis daar ligt. Dat is wat anders dan oma's uitzwaaien.

Staatssecretaris **Mansveld**: Daar gaat dit debat ook voor een deel over. De stations worden niet zomaar dichtgedaan. Er worden proeven gedaan en er wordt gekeken wat de oplossingen zijn. Er is een aantal gemeenten dat het liever gisteren dan vandaag wil, maar er is ook een aantal gemeenten dat zegt: als het aan ons ligt, gebeurt het nooit. Daar is Leiden een voorbeeld van. Daar ga ik in ieder geval zelf lokaal kijken wat er aan de hand is en wat de afwegingen zijn. Maar ook daar zal lokaal een afweging gemaakt moeten worden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het CDA heeft geen enkel probleem met een lokale afweging, maar waarom staan die peperdure poortjes er dan altijd? Waarom staan die er nu ongebruikt? Wie gaat de rekening betalen? Er kan hier wel heel populistisch gezegd worden dat men het niet hoeft te doen, maar wat is dit dan voor geblunder?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik weet niet op wie u doelt als u het geblunder noemt. Er zijn blijkbaar stations waar de poortjes al staan, terwijl het gesprek nog gaande is over hoe de boel verder wordt afgesloten. Daar zullen zich wel specifieke problemen voordoen. Ik ken het CDA als een partij die het erg belangrijk vindt dat zaken lokaal geregeld worden binnen de gemeenschap zelf. Dat is ook wat ik voorsta. Uiteindelijk zullen er op ieder station en in iedere gemeente passende maatwerkoplossingen gevonden moeten worden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Als ik hier de Staatssecretaris hoor zeggen «kennelijk», dan duidt dat erop dat de Staatssecretaris geen beeld heeft bij de problematiek waar we het over hebben. Als de Staatssecretaris hier bepleit dat het zorgvuldig moet gebeuren, dan zou ik toch heel graag een antwoord willen hebben op de vraag hoe ze de gemeenten de ruimte wil geven, terwijl die poortjes er allemaal al staan. Die zijn al betaald door de NS. Daar heeft de Staatssecretaris, of haar voorgangers, gewoon toestemming voor gegeven. Hoe staat het dan met de uitrol in de komende jaren van de 24 stations die nu op de planning staan om gesloten te worden in 2014 en die van de 58 stations in 2015? Ik wil daar graag duidelijkheid over, in plaats dat de Staatssecretaris hier alleen maar zegt dat zij het aan de gemeenten overlaat. Wat is dit voor een rommeltje?

Staatssecretaris **Mansveld**: De suggestie van een rommeltje werp ik verre van mij. Ik vind het prima als de heer De Rouwe vindt dat een aantal zaken niet duidelijk is en dat hij dat ook op die manier zegt. Maar dat hij vervolgens de omliggende problematiek, de reden waarom hieraan begonnen is en waar u allen achter heeft gestaan, afdoet als een rommeltje, dan vind ik dat echt niet de juiste voorstelling van zaken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat waren niet mijn woorden. Ik had het toen niet daarover. Het gaat erom dat de Staatssecretaris al paaltjes heeft staan ...

De **voorzitter**: Nee, mijnheer De Rouwe.

Staatssecretaris **Mansveld**: Er zijn nu nog papieren kaartjes, die zijn nog niet afgeschaft. Dat zal binnenkort gaan gebeuren. Vanaf dat moment kan er ook gebruik gemaakt worden van de paaltjes, de poortjes.

De **voorzitter**: De Staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zal nu ingaan op de opbrengstverdeling. Er is al enige tijd discussie met de treinvervoerders over het te hanteren nieuwe opbrengstmodel EOS voor de ov-chipreizen. In het NOVB hebben we afgesproken dat vervoerders er eerst onderling proberen uit te komen

en dat NOVB in zal grijpen als zij daar niet in slagen. Ik heb in mijn reactie op de quickscan van de ACM van 11 november 2013, gezegd dat ik samen met de andere opdrachtverlenende overheden zal interveniëren indien de vervoerders er niet in slagen om de opbrengstverdeling voor 1 januari 2014 bij een onafhankelijke organisatie te beleggen.

Hoewel de vervoerders de deadline van 1 januari niet hebben gehaald, zijn zij er inmiddels in geslaagd om tot overeenstemming te komen over de inhoud van het model en het beleggen van de opbrengstverdeling bij onafhankelijke organisaties. Dat is op 4 februari gedeeld met het NOVB. Vervoerders hebben ook nog discussie over de opbrengstverdeling van de papieren kaartjes. Met het NOVB is gedeeld dat de spoorvervoerders hierover nog in overleg zijn en dat zij een onafhankelijke partij vragen om hierin te bemiddelen. Zowel de NS als de Vereniging Regionaal Spoorvervoer hebben inmiddels eigen vertegenwoordigers aangewezen voor dit gesprek. Mijn ministerie heeft aangegeven, bereid te zijn om te faciliteren in dit gesprek.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd of de opbrengstverdeling inmiddels al extern is belegd, want dat zou per 1 januari gebeuren, en wat de rol van TLS hierin is. Ik heb net al aangegeven dat de vervoerders er inmiddels in zijn geslaagd om tot overeenstemming te komen. Ze hebben inmiddels de bijbehorende overeenkomst getekend en hebben ook overeenstemming bereikt over dat beleggen bij een onafhankelijke organisatie. TLS heeft hierin een uitvoerende rol, namelijk het aanleveren van de ov-chipkaartdata. Over de opbrengstverdeling van de papieren kaartjes is men dus in gesprek.

Mevrouw De Boer heeft verder gevraagd of ik ervoor ga zorgen dat partijen er met elkaar uit gaan komen, zodat de juiste informatie op tafel komt. Over één ding wil ik duidelijk zijn: de provincie Limburg heeft van de NS alle benodigde vervoersinformatie ontvangen voor de aanbesteding van de twee te decentraliseren lijnen. Deze informatie is gebaseerd op een informatieprofiel dat sinds 2003 in gebruik is en dat ook al bij eerdere aanbestedingen succesvol is toegepast, ook bij eerdere aanbestedingen waarbij de NS mee heeft gedongen. Ik weet dat er veel discussie is over de MidT-methode, Meten in de Trein, maar met die afkorting raken we weer in de war met het MIRT. Dat is echt een andere discussie. Inmiddels zijn er afspraken gemaakt om te komen tot een gedragen alternatief. Juist met het oog op de aanbesteding in Limburg is een aanvullende afspraak gemaakt over het in beeld brengen van de vervoersgegevens van reizen met de ov-chipkaart op de twee te decentraliseren stoptreindiensten. Het daarvoor benodigde onderzoek loopt. Ik heb nog geen reden om aan te nemen dat de NS zich niet aan de gemaakte afspraken houdt.

Er is een vraag gesteld over het openbaar toegankelijk zijn van de informatie over de reizigersstromen. Hier werk ik langs een aantal sporen aan. Ten eerste doe ik dat door de mogelijkheid te bieden om hierover concrete afspraken op te nemen in de nieuwe concessie van het hoofd-railnet. Ten tweede doe ik dat via de wijziging van de Wet personenvervoer. Dat gaat om regels voor het beschikbaar stellen van data met het oog op professioneel opdrachtgeverschap door concessieverleners en voor de planning en onderbouwing van ov-projecten. Ten derde wil ik in het NOVB afspraken maken over het beschikbaar stellen van data, in eerste instantie voor overheden, vervoersbedrijven of onderzoeksinstellingen. Daarna bekijk ik wat er verder mogelijk is.

De heer De Rouwe heeft gezegd dat er wat hem betreft 40 vragen niet zijn beantwoord. Voorzitter, op uw verzoek zijn alle vragen op zeer korte termijn beantwoord. Er zaten veel dubbele vragen in. Het was duidelijk waar de onduidelijkheid zat omdat alle partijen vragen in dezelfde richting stelden. Vanwege de overlap heb ik de antwoorden gebundeld. Als er nog vragen leven, hoor ik dat graag.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb een punt van orde. Ik stel voor dat we via een procedure even inventariseren of er meer leden zijn die met mij constateren dat vragen inhoudelijk niet beantwoord zijn en dat we daarna een tweede ronde doen.

De **voorzitter**: Dat kan altijd. Ik meende dat mevrouw Van Veldhoven daar ook behoefte aan heeft. Dat komt daar dus ongetwijfeld in terug.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik zou het goed vinden als we met elkaar de tijd nemen om hierover te spreken. Een aanvullende vragenronde lijkt mij uitstekend, maar laten we daarna gewoon een kort AO plannen om dit punt specifiek te behandelen.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat we nu niet onze tijd daaraan gaan verdoen, want daarvoor hebben we een procedurevergadering. Alleen inhoudelijke vragen gedoog ik nog. Ik constateer dat die er niet zijn. We gaan verder met het volgende onderwerp.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik wil er nog een opmerking over maken. Ik begrijp dat een aantal partijen belangen hebben, dat een aantal partijen communiceren en dat er brieven worden gestuurd. Ik probeer alle brieven zo goed mogelijk te beantwoorden. Er is een misverstand dat het Meten in de Trein-systeem onduidelijk is. Dit systeem wordt al jaren gebruikt en is bij eerdere aanbestedingen gebruikt, ook bij aanbestedingen waar de NS aan heeft meegedaan. Dat zeg ik met nadruk. Ik denk niet dat het goed is dat de indruk wordt gewekt dat hier met onduidelijke informatie is gewerkt als we procedures en informatie gebruiken die tot op heden altijd zijn gebruikt. Ik doe, om het zo te noemen, een gratis toezegging. Als men graag informatie wil hoe de laatste tien jaar dingen zijn gelopen om weer het gevoel te krijgen wat er tot op heden is gebeurd en wat de feiten zijn, bied ik die graag aan de Kamer aan.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Bent u bereid om de MidT-gegevens die door de NS verstrekt zijn, te laten vergezellen door een accountantsverklaring? Kan de NS dat verzoek daar neerleggen? Dat is nu niet het geval. Bovendien zijn er gegevens over de opbrengsten van die lijnen. Is de Staatssecretaris bereid om met de NS te gaan praten om die gegevens te verstrekken, zodat er sprake is van fatsoenlijke reizigersgegevens? Die zijn er nu niet. We hebben het hier al een tijdje over. Het spijt mij ook vreselijk dat we hier weer een extra AO aan zouden moeten wijden, want volgens mij is het probleem helder, maar wordt het gewoon steeds weer niet opgelost. We moeten ervoor zorgen dat de vervoerders zich goed moeten kunnen voorbereiden op de aanbesteding, die in mei begint. Dat is nu niet het geval. Er moet nu zelfs worden overwogen om de aanbesteding uit te stellen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Er is een accountantsverklaring bijgevoegd bij de stukken van de NS. Ik zei al eerder dat deze procedure en informatie al eerder gebruikt zijn in verschillende aanbestedingen. Er is in die zin niets nieuws aan de orde. We hebben het hier wel over, maar ik ben niet de overheid die hierover gaat in Limburg. Nee, degene die erover gaat en de aanbesteding doet, is de provincie Limburg. Het is belangrijk om het te laten op de plek waar het gebeurt. We hebben met z'n allen afgesproken dat we een deel van het openbaar vervoer gedecentraliseerd hebben. Er is een concessieverlening. Ik wil het graag daar laten waar het aan de orde is. In dit geval is dat de concessieverlenende provincie Limburg.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Het is nog steeds opmerkelijk dat vervoerders zeggen dat er toch te weinig gegevens zijn. Ze zouden blij moeten zijn met de gegevens die ze kennelijk krijgen, maar ze kunnen hun aanbesteding er

gewoon niet goed op baseren. Er gaat gewoon echt iets niet goed. De Staatssecretaris stelt heel terecht dat dit gedecentraliseerd is enzovoorts, maar dit is misschien wel een voorbeeld van een situatie waarin we de doorzettingsmacht in de Wet personenvervoer zouden kunnen toepassen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dan heb ik toch wel een vraag. Op het moment dat er op gedecentraliseerd niveau kennelijk iets misgaat bij de concessieverlenende overheid en er een situatie ontstaat waarin dat niet goed gaat, wil mevrouw De Boer dat ik daaroverheen ga als rijksoverheid. Het is belangrijk dat het goed gebeurt. Het gaat om informatie die volgens afspraak geleverd wordt. Als het decentraal gebeurt, moet dat conform de gemaakte afspraken gebeuren en hoort het te liggen waar het ligt: in dit geval bij de provincie Limburg. Het kan niet zo zijn dat wij op het moment dat een partij zegt dat er iets niet klopt bij een concessieverlenende overheid, daaroverheen gaan en zeggen: wij gaan wel even checken of dat goed is. Nee, daar hoort de decentrale overheid voor te staan. Ik begrijp de zorg van mevrouw De Boer. Tegelijk ben ik van mening dat de situatie in Limburg ligt. Daar moet de vraag gesteld worden.

Ik kom te spreken over de toegankelijkheid van de ov-chipkaart. Daarbij gaat het natuurlijk om de blinden en slechtzienden en de prachtige honden die aan hun voeten liggen. Ik weet dat de publieke tribune niet op ons mag reageren, dus ik mag het eigenlijk ook niet andersom doen, maar ik wilde het toch even gezegd hebben. De bruikbaarheid van de ov-chipkaart voor mensen met een functiebeperking blijft een aandachtspunt. Daarom maakt het onderwerp deel uit van de NOVB-werkagenda. We werken aan een basispakket van maatregelen. Dat zijn maatregelen op het gebied van communicatietraining, van een uniforme basisboodschap in beeld en geluid op de apparatuur en van het maken van een herkenbare bewegwijzering op stations. Er zijn al maatregelen gerealiseerd, zoals de voelbare sticker op de ov-chipkaart, het papieren transactieoverzicht en de coulanceregeling die vervoerders toepassen. Veel andere maatregelen zijn nu in uitvoering, zoals de uniformering van de boodschappen in beeld en geluid, de ontwikkeling van de website www.steffie.nl en een toolbox met informatie en oefenmateriaal. Een klein deel van het pakket vraagt om grote investeringen in het systeem. Er wordt gekeken naar diverse uitvoeringsscenario's en de mogelijkheid van fasering. Hierover moet het NOVB nog besluiten. Tijdens ons vorige overleg in deze setting is aangedrongen op een goede oplossing voor blinden en slechtzienden in het stad- en streekvervoer, gelet op de ontevredenheid over het huidige product Sentire. Ik heb de Kamer laten weten dat de partijen, de Oogvereniging, de overheden, de vervoerders en TLS, ondanks diverse inspanningen helaas nog geen volledige overeenstemming hebben weten te bereiken. De voorkeur van de Oogvereniging voor reizen op rekening in combinatie met slimme ICT die een gemiste in- of uitcheck corrigeert, blijkt voor een deel technisch nog niet haalbaar. Hoewel de oplossing van het NOVB niet alle bezwaren van de Oogvereniging wegneemt, vind ik het in ieder geval voor de korte termijn een stap in de goede richting voor het financieel risico dat blinden lopen bij een gemiste uitcheck. Tegelijk zie ik dat er op het punt van reizen van alles gebeurt. Ik vraag TLS en de vervoerders bij die ontwikkelingen aandacht te hebben voor alle doelgroepen, dus ook voor blinden en slechtzienden.

Op de vraag van mevrouw De Boer is het antwoord: ja, ze gaan deel uitmaken van de RET-pilot die deze week is gestart. De RET doet een pilot. Daaraan zullen het aankomende halfjaar elke maand meer doelgroepen worden toegevoegd. Ik ben heel blij dat de RET die pilot doet. Het bedrijf is een paar stappen verder in de ontwikkelingen rondom de ov-chipkaart. We hopen dankbaar gebruik te kunnen maken van de ontwikkelingen van de proeven die bij de RET plaatsvinden. Ik ga op korte termijn in gesprek met beide partijen, ten eerste om overeenstemming te bereiken over een

oplossing op de korte termijn en ten tweede om overeenstemming te bereiken over structurele oplossingen op de lange termijn. Dat laatste licht ik even toe. Ik zei al dat er slimme ICT-oplossingen worden verwacht. Ik kan mij nog herinneren dat toen de computer kwam – zo oud ben ik al; ik zie dat heer Hoogland onder de indruk is – we allemaal dachten dat alles mogelijk was met één druk op de knop. Inmiddels hebben we het millennium meegemaakt, waarbij we de dreiging van het jaar 2000 zagen komen. Mij is duidelijk geworden dat de innovaties en de oplossingen die met ICT te bereiken zijn, steeds sneller zijn en steeds ingenieuzer worden, maar ze moeten wel ontwikkeld worden. Ik kan geen garantie geven over de termijn. Ik wil dat het wordt opgelost. Voor de oplossingen die gezocht worden, moet de tijd worden genomen. Daarmee schuif ik het niet op de lange baan, want ik vind dat er een structurele oplossing moet komen en dat beide partijen eruit moeten komen. Ik zal tijdens het werkbezoek met de Oogvereniging aan Leiden zelf ondervinden welke uitdagingen er nog zijn. Alles moet worden opgelost. Als het in dit geval in stappen kan, waarbij eerst op korte termijn dingen worden gerealiseerd, waarna we bekijken wat we op langere termijn willen en daarover overeenstemming bereiken, is dat een goede weg om te gaan. Toch zal ik met beide partijen in gesprek gaan, want ik betreur het dat de indruk is gewekt dat het totaal geen oplossing is. Dat vind ik te ver gaan, maar we moeten hier wel stappen in ondernemen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dit was een uitgebreid antwoord van de Staatssecretaris, maar het gaat weer over gesprekken en over ICT op de korte en lange termijn. Kunnen de aanwezigen op de publieke tribune volgende week op een toegankelijke en fatsoenlijke manier reizen en, zo nee, op welke datum dan wel? Zoals ook de collega van de VVD al zei: dit duurt al twee jaar. Ik weet dat de Staatssecretaris van goede wil is, maar staat zij dan machteloos om de vervoerders te dwingen dit op aanvaardbare termijn op te lossen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Er kunnen al heel veel dingen. Ik zie heel goed dat er een aantal onzekerheden zijn, of in ieder geval zaken die zo ervaren worden. Die moeten worden weggenomen en zal ik aan de orde stellen in het gesprek met de Oogvereniging. Het is niet zo dat er morgen niets mogelijk is. Het ROVB – de Kamer heeft zijn brief gekregen – heeft een drietal oplossingen aangegeven. De suggestie die mevrouw Van Tongeren wekt, is misschien niet helemaal de juiste. Ik ben het helemaal met haar eens dat we een stap verder moeten zetten wat betreft ICT-oplossingen. Ik gaf net even het voorbeeld van de illusie dat het morgen met één druk op de knop kan. Men kan zich aanmelden bij de RET-proef. Ik denk dat het belangrijk is dat daar gekeken wordt hoe we daar weer een stap verder in kunnen zetten. Ook daar worden innovatieve zaken geregeld.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Er was een werkbare oplossing voor deze groep mensen. Het is over het algemeen niet de meest kapitaalkrachtige groep en de groep bestaat niet uit honderdduizenden mensen. Er is al twee jaar gekeken en er is twee jaar van alles beloofd. Waarom is het oude abonnement afgeschaft voordat er iets nieuws was? Dan had ik het verhaal van de Staatssecretaris kunnen volgen: blijf vooral zoeken en proberen tot er iets is wat beter is. Breng zo snel mogelijk het Viziris-abonnement terug of zorg voor een werkbare oplossing, want die is er nu nog steeds niet. Volgens mij wil deze Kamer, inclusief de VVD, niet meer horen dat er weer overleg gevoerd wordt, dat er weer gekeken wordt en dat er opties uitgewerkt moeten worden. Deze mensen moeten gewoon kunnen reizen, het liefst deze week en anders volgende week.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is heel jammer dat we deze discussie voor de derde keer voeren en dat mevrouw Van Tongeren van GroenLinks

niet ziet welke stappen er gezet zijn in die drie vergaderingen. De suggestie dat we nog drie vergaderingen terug zitten, deel ik niet met haar. Ik kan weer gaan vertellen dat Viziris stap voor stap is uitgefaseerd en dat het tijdelijk verlengd is geweest, maar ik denk dat ik daarmee niets toevoeg. Ik wil de stap naar voren maken. Het ROVB heeft een aantal oplossingen voor de korte termijn gegeven. Ik ga in gesprek. Ik wil overeenstemming over de langetermijnoplossingen en over de structurele oplossingen. Ik ben heel blij dat de RET-proef daartussendoor komt en dat daaraan meegedaan kan worden door blinden en slechtzienden. Zo gaan we voorwaarts.

De heer **Smaling** (SP): Ik ben verbaasd door het enorm technocratische antwoord van de Staatssecretaris. Zij is zo'n warm mens. Er zijn weinig bewindslieden die zo empathisch zijn als zij. We krijgen dan zo'n lullepot met techniek dit en dat en zus en zo. Je moet dit toch gewoon willen oplossen? Zeker als het dan in je macht ligt als Staatssecretaris om dat te doen, dan moet je dat doen! Stel een datum vast waarop blinden en slechtzienden gewoon met de trein kunnen reizen met het liefst iets Viziris-achtigs. Ik begrijp dat het duur is, maar zoek dan een alternatief waarbij in- en uitchecken niet nodig is. Los dit op! Dit is een gouden kans.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben altijd bijzonder gecharmeerd door de betogen van de heer Smaling, vooral omdat die altijd een persoonlijke noot bevatten. Het woord «lullepot» vind ik mooi, want dat mocht ik van mijn moeder vroeger absoluut niet zeggen. Nu heb ik het hardop gezegd; ik hoop niet dat ze meekijkt. De suggestie wordt gewekt dat er niets wordt gedaan, dat er niet empathisch mee wordt omgegaan en dat er niet gekeken wordt naar deze doelgroep. Ik denk dat zelfs de Oogvereniging dat zal corrigeren. Immers, we zijn in gesprek met de Oogvereniging. We kijken naar deze specifieke doelgroep. Er zijn veel heel kleine probleempjes geweest die moesten worden opgelost. Daarvan is het grootste deel, 80% à 90%, opgelost. Maar er is onzekerheid. Er leven vragen, zoals: op welke termijn komen de ICT-oplossingen die er nu nog niet zijn, en komen ze ook daadwerkelijk? Dat gesprek wil ik aangaan. Ik heb al eerder gezegd dat ik betreur dat het traag loopt. Dat betreur ik oprecht. Tegelijkertijd zijn er weer een aantal dingen gerealiseerd. De Kamer heeft de brief van het ROVB gekregen. Ik ga het gesprek wederom aan. Ik zal de Kamer informeren hoe we verdergaan, maar het is geen lullepot.

De heer **Smaling** (SP): Na eerdere pogingen wil ik opnieuw proberen om met een Kameruitspraak daar van onze kant wat druk op te zetten. Ik hoop dat ik daar een brede meerderheid voor kan vinden ondanks de ruzietjes die ik met de twee regeringsfracties heb over de poortjes. Dat is echt nodig.

Staatssecretaris **Mansveld**: U zet er veel druk op. Dat is terecht. Wij zetten er vanuit het ministerie veel druk op. Ook dat is terecht. Ik denk dat er al veel is bereikt en dat we het laatste stuk ook gaan bereiken. Over het feit dat dit nu nog niet is bereikt, kunnen we twee dingen zeggen. We kunnen bekijken wat er is bereikt en hoe we overeenstemming bereiken over het laatste stuk. U kunt ook zeggen dat er niets is bereikt, maar daarmee ben ik het niet eens.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik heb nog even de brief van de Staatssecretaris erbij gepakt. Ik wil daar even uit citeren. «Ik zal in mijn gesprek met de partijen inzetten op (1) het bereiken van overeenstemming voor een oplossing voor de korte termijn en (2) het bepalen van de richting en het tijdspad voor een structurele oplossing voor de lange termijn.» Als ik dan zie dat er nog heel veel gepraat moet worden,

sowieso nog over de korte termijn, en dat er voor de lange termijn nog moet worden gekeken naar de richting en het tijdpad, komt dat op mij over alsof het ongelooflijk moeizaam verloopt. Ik wijs erop dat ik in mijn bijdrage al heb gezegd dat we al heel lang praten over reizen op rekening als goede oplossing. De Staatssecretaris zegt dat dit helemaal niet kan. Voor zakelijke reizigers bestaat echter de NS-Business Card. Voor die groep kan het wel, dus waarom voor deze groep niet? Volgens mij is de oplossing morgen voorhanden en heeft het meer te maken met de onwil van partijen dan dat het technisch niet zou kunnen. De Staatssecretaris moet gewoon haar doorzettingsmacht gebruiken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben blij dat mevrouw Dik-Faber uit mijn brief citeert. De korte termijn is geregeld; check. De richting voor de lange termijn is ook geregeld; check. We zitten nu nog met het tijdpad en de overeenstemming daarover. We zijn een aantal AO's verder en je ziet dat we daar stappen in zetten. Ik betreur het dat we er nog niet mee klaar zijn. Ik heb gezegd dat ik dat gesprek zal aangaan voor de laatste stap: overeenstemming over het tijdpad wanneer wat bereikt gaat worden.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik denk dat de Staatssecretaris en ik een andere kwalificatie geven aan die woorden. Zij zegt dat er echt een en ander is bereikt en ik zeg: wat moet er nog lang gepraat worden. Volgens mij is de technische oplossing gewoon voorhanden. De Staatssecretaris ging er zojuist niet op in. Reizen op rekening kan voor de zakelijke markt, maar waarom niet voor deze doelgroep? Natuurlijk ben ik blij met de pilot van de RET. Dat is allemaal hartstikke mooi, maar er is gewoon een structurele oplossing voorhanden.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik sluit mij aan bij de woorden van mevrouw Dik-Faber. Er loopt nu een proef bij de RET. Daar kan deze doelgroep in mee. Dat is uitstekend, want dat betekent dat we weer een stap verder zetten. De RET zet die stap door een proef te doen en nodigt deze doelgroep gelijk uit om daarin mee te gaan. Dat zijn de stappen die gezet moeten worden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik neem toch even het stokje over van mijn collega. Mevrouw Dik-Faber stelt tot twee keer toe dat reizen op rekening geen proef is. Dat is niet bij de RET, maar gebeurt gewoon bij de NS. Dat idee is al meerdere keren voorgedragen. Ik wil duidelijk weten waarom dit niet gebeurt. Als er een reden voor is, dan is dat prima en kunnen we het daarover hebben. Ik maak er bezwaar tegen dat de ICT het probleem punt zou zijn. Het is geen ICT-probleem, maar een bestuursprobleem van verschillende partijen die kennelijk niet samenwerken. Deze Kamer spreekt de Staatssecretaris aan als systeemverantwoordelijke. De weken van goede wil zijn echt voorbij. De dag van daadkracht breekt nu aan. Als het niet wil met die partijen, dan gaat het maar over de partijen heen. De Staatssecretaris wordt daar echt verantwoordelijk voor gemaakt. Wanneer is de oplossing er?

Staatssecretaris **Mansveld**: De NS gaat het reizen op rekening zo spoedig mogelijk trajectvrij toepassen met de andere vervoerders bij consumenten. De RET-proef loopt nog. Daar kan in meegelopen worden. Het is niet een-op-een toepasbaar. In de proef die nu loopt, kan worden meegelopen. Hiermee zetten we stappen vooruit. Precies de rol van systeemverantwoordelijke neem ik op mij. Daarom vind ik dat de partijen wederom bij mij aan tafel moeten om te bekijken hoe we dit definitief afhechten. Ik betreur het dat dit nog niet is gebeurd. Maar de druk op de knop is niet vandaag mogelijk. Het is wel belangrijk dat er wordt gekeken wat er uit de druk op de knop moet komen en wanneer dat wel kan. Het is

ook belangrijk dat deze doelgroep deelneemt aan de proef die in Rotterdam loopt.

De heren Hoogland en Smaling hebben gevraagd of ik in de wetgeving een derde spoor wil opnemen om in te kunnen grijpen bij exorbitante prijsstijgingen, met name in de regio. De heer Smaling noemde daar allerlei percentages bij. Toen ik de vragen hoorde, was mijn eerste gedachte dat we een aantal zaken hebben gedecentraliseerd naar concessieverleners op provinciaal niveau. Tot op heden heb ik er niet voor gekozen om het Rijk bevoegdheden te geven om in algemene zin de tarieven in het stad- en streekvervoer vast stellen. Dat zou namelijk de decentrale tariefvrijheid tenietdoen en zou in strijd zijn met het decentrale concessiestelsel. Het wetsvoorstel geeft mij wel bevoegdheden om regels te stellen aan bijvoorbeeld het stelsel van concessiegrensoverstijgende tarieven en producten, waaronder de harmonisatie van de tariefstructuur voor interoperabele reisproducten. Zowel bij de uitwerking van het landelijke productenportfolio als bij de eventuele verwerking daarvan in wetgeving zal ik hier goed naar kijken, maar een derde spoor is niet gewenst vanwege de argumenten die ik net gaf. Dan plaatsen we de decentralisatie van de concessies in een lastig daglicht. Via het NOVB wordt door het IPO en het SkVV gewerkt aan een voorstel voor meer standaardisering van producten en tarieven. Daar zou ik het ook in eerste instantie willen laten liggen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik begrijp de overwegingen, die we ook al hebben kunnen lezen in de brief. Ik ben het er zelf niet mee eens omdat ik vind dat je best een maximum kunt zetten op de tariefstijgingen per provincie. Dat heeft mijn fractie al eerder aangegeven in een algemeen overleg. Ik vind de argumentatie waarom dat niet kan, nogal dun. Wil de Staatssecretaris het niet of vindt zij het in het kader van de bestuurlijke indeling van Nederland onwenselijk omdat de bevoegdheid nu eenmaal gedecentraliseerd is? Dat zijn immers twee verschillende dingen. Wij maken daarin een keuze. Die keuze is heftig; daar ben ik eerder op bevroegd door anderen. Wij vinden dat je op dit punt moet zeggen: als er eerst een tariefstijging van 30% plaatsvindt, dan zorgt die voor allerlei onrust en moet die weer gerepareerd worden. We hebben dat gezien in Zuid-Holland. Zorg er dan gewoon voor dat je het even monitort met z'n allen en dat je tariefstijgingen voorlegt aan een autoriteit of dat je landelijk regelt dat die stijgingen niet zo extreem kunnen zijn omdat mensen daarvan schrikken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kan mij goed invoelen in wat u nu zegt, namelijk dat het niet zo kan zijn dat er zeer extreme situaties ontstaan. Ik heb net gezegd dat via het NOVB door het IPO en het SkVV wordt gewerkt aan een voorstel voor meer standaardisering van producten en tarieven. Ik neem die zorg en de suggestie mee naar het NOVB. Ik blijf wel bij mijn uitgangspunt: als we hier nu op inzetten, zouden decentralisaties in een zeer merkwaardig daglicht geplaatst worden. Ik zeg de heer Hoogland toe dat ik in ieder geval dit deel van het debat meeneem en dat ik aangeef hoe groot de urgentie van standaardisering van producten en tarieven is. Ik wacht eerst het voorstel van het IPO en het SkVV via het NOVB af om te zien hoe daarmee wordt omgegaan. De Kamer kan dat vervolgens beoordelen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat is dan procedureel afgedekt en klinkt op zich prima. Maar dan wat betreft de inhoudelijke kant: welke waarborgen biedt dat, wat betekent dat concreet voor tariefstijgingen? Moeten die voorgelegd worden, worden die ingekaderd of moeten de provincies erover in overleg? Dat is voor mij nog niet helemaal helder, maar dat is wel het ankerpunt dat ik zoek om de afweging te kunnen maken of ik nog

meer wil, bijvoorbeeld wetgeving, of dat het in een zelfregulerend orgaan gaat, zoals het NOVB is.

Staatssecretaris **Mansveld**: Er wordt een voorstel gemaakt door het IPO en het SkVV. Het zijn de decentrale overheden die over de concessies gaan. Ook de consumenten zullen daarnaar kijken via het NOVB. Dan zal ook gekeken moeten worden wat we daarvan mee kunnen nemen in wet- en regelgeving. Eerst moet er een voorstel komen hoe die standaardisering vorm gaat krijgen. Ik ben lid van het NOVB en heb de Kamer goed gehoord. Daarna wil ik weten hoe de consumenten naar zo'n voorstel kijken. De Kamer goed gehoord hebbende, zal ik nadrukkelijk aangeven wat voor input hier, horende het debat, geleverd wordt.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik gebruik mijn tweede interruptie, voorzitter. In de brief staat dat de belangen op dit punt duidelijk zijn, namelijk dat de decentrale overheden niet willen dat hun financiële beleidsruimte wordt ingeperkt. Dat begrijp ik. Dat willen ze niet. Ik zou dat ook niet willen als provincie. Maar als dat de lijn van argumentatie is – dat bedoelde ik met «te dun» – is dat niet voldoende. Als de Staatssecretaris verwacht dat men met een plan komt waarin men reguleert dat prijsstijgingen gemaximeerd worden, waardoor mensen niet geconfronteerd kunnen worden met een stijging van 30%, dan vind ik het voldoende. Ik stelde heel duidelijk een grens. De vraag is of de Staatssecretaris die ook stelt of dat zij die anders stelt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb gezegd dat er een voorstel komt voor meer standaardisering van producten en tarieven. Ik kan de vraag doorspelen naar het IPO en het SkVV hoe men kijkt naar het woord «maximering» en of men daarover duidelijkheid kan geven. Ik wacht dan eerst dat voorstel af. Dat zijn immers de overheden die aan de bak zijn wat betreft regionale tarifiering. Dat kan ik de heer Hoogland toezeggen. Voorzitter. Mevrouw Dik-Faber heeft vragen gesteld over het opnemen van open data in de wet. In de conceptwetgeving heb ik een grondslag opgenomen om op dit punt regels te kunnen stellen.

Mevrouw Dik-Faber heeft gevraagd of ik reisinformatie in de wet kan opnemen. De vervoerders hebben een verplichting tot het leveren van data conform het Besluit personenvervoer 2000. Ze mogen zelf bepalen hoe ze dat doen, zolang de gegevens maar conform de binnen de NDOV afgesproken specificaties worden geleverd en dat onder dezelfde condities gebeurt. Hierdoor ontstaat het level playing field voor de loketten. Enkele vervoerders, zoals Arriva, Veolia, de RET en de HTM, hebben al afspraken gemaakt met 9292 als «shared service»-organisatie om hen te ontzorgen bij het leveren van deze data. Wat mij betreft, is aparte wetgeving niet nodig voor de actuele reisinformatie.

Over de herpositionering van TLS hebben we het aantal keren gehad in de Kamer. Ik kan melden dat er goede voortgang wordt geboekt in het traject van de herpositionering. Vanaf deze plek wil ik een compliment geven aan de betrokken partijen voor hun constructieve inzet op dit dossier. Het doel van de herpositionering van TLS is de borging van een transparant, efficiënt en klantvriendelijk ov-betaalsysteem. Daarmee hangt samen dat op de ov-betaalmarkt innovaties moeten kunnen plaatsvinden. Die boodschap geeft de Kamer genoegzaam en zeer duidelijk af. Het is belangrijk dat zij die steeds weer opnieuw afgeeft.

De heer Hoogland en mevrouw Dik-Faber hebben gevraagd of de ontwikkeling van het ov-betalen niet te langzaam gaat en of ik kan toezeggen dat dit in 2016 gereed is. Verbetering van het ov-betalen juich ik toe. Ik geef dan ook de voorkeur aan het begrip «toekomst van ov-betalen» in plaats van de ov-chipkaart 2.0. Ik denk namelijk dat dit aangeeft dat de toekomst van ov-betalen open is. Er zullen innovaties komen. Als ik kijk naar wat er in andere landen gebeurt, zie ik dat de

innovaties steeds verder en sneller gaan. Dat is belangrijk. Ook worden er verschillende initiatieven genomen door vervoerders. Er zijn er al een paar genoemd. Ook TLS heeft dat gedaan. In de toekomst moet het mogelijk zijn om met verschillende betaalwijzen te betalen. Zo'n transformatie gaat echter niet over één nacht ijs, ongeacht hoe graag de Kamer en ik die willen. Het gaat om geld en vaak om veel transacties. Er moet gekeken worden hoe we die stappen gaan zetten. De eerste stappen zijn het opstellen van een gezamenlijke visie op het ov-betalen en de herpositionering en het inrichten van het toezicht door de ACM. Die rol vindt de Kamer belangrijk. Ook ik onderschrijf dat die belangrijk is. Daarnaast is de transformatie afhankelijk van de ontwikkelingen binnen de mobiele sector en de bankensector. Een toezegging om het voor 2016 gereed te hebben, is niet mogelijk. Ik denk namelijk niet dat we stappen vooruitzetten door simpelweg een deadline te stellen. Ik denk dat we dat doen door het er steeds weer opnieuw over te hebben, door het belang van de argumenten te wegen en door te stimuleren dat de innovaties plaatsvinden en daar de weg voor vrij te maken.

Mevrouw Dik-Faber heeft gevraagd of er nog wel een rol is voor TLS bij de ov-chipkaart 2.0, bij wat ik «de toekomst van het ov-betalen» noem. Voor de kerntaken van TLS, als de scheme en als centrale backoffice, geldt dat vervoerders zelf bepalen of ze willen dat TLS hiermee op de markt gaat concurreren. Op dit moment is er geen markt voor de kerntaken. Vervoerders worden door de coöperatie gezamenlijk verantwoordelijk voor hun betaalsysteem. Dit betekent ook dat we ervan uitgaan dat vervoerders zelf kunnen beoordelen of en, zo ja, wanneer het handig is om de markt op te gaan met dit soort activiteiten. TLS kan ook een rol ontwikkelen als ondersteuning voor nieuwe betaaldiensten.

De heer De Rouwe en mevrouw Dik-Faber vragen naar de stand van zaken bij de herpositionering van TLS. Er is goede voortgang geboekt in het traject van de herpositionering. Al op 4 december is de stand van zaken via een technische briefing toegelicht. Samen met de concessiehouders is bekeken of er een structuur opgezet kan worden waarin alle vervoerders met een concessie zijn vertegenwoordigd. Verschillende vormen van samenwerking zijn onderzocht. De oprichting van een coöperatie waarvan alle concessiehoudende vervoerders lid zijn, biedt de meeste voordelen. Ik heb dit al eerder met de Kamer gedeeld. Partijen streven ernaar om in het tweede kwartaal van 2014 twee intentieverklaringen ondertekend te hebben, een over het governancemodel en een over de wijze van financiering. Zodra deze ondertekend zijn, zal ik deze aan de Kamer sturen.

De heer De Rouwe en mevrouw Dik-Faber hebben gevraagd of deelname aan de coöperatie verplicht is. Nee, deelname wordt niet verplicht gesteld. Wel geldt dat de aanpassing van de Wet personenvervoer 2000 het mogelijk maakt om de vervoerders te verplichten om samen te werken, bijvoorbeeld ten aanzien van de instandhouding van een gezamenlijk concessiegrensoverschrijdend systeem voor betaaldiensten in het ov. Ik denk dat dit belangrijk is, want we hebben het steeds over van deur tot deur, over één pasje en over het oplossen van weeffouten en problemen die er nu zijn. Ik ben blij dat die oplossingen er komen.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd hoe de herpositionering wordt gefinancierd. Worden de aandeelhouders niet verplicht te veel te betalen? Zeggenschap hebben over en invloed hebben op het ov-betaalsysteem is niet vrijblijvend. Ook de lasten zullen gedeeld moeten worden. Om de nieuwe governancestructuur mogelijk te maken zal een financieringsconstructie hoe dan ook noodzakelijk zijn. De risico's en kansen moeten door de vervoerders worden afgewogen, want anders zullen zij niet instappen. Samen met de vervoerders wordt gekeken onder welke voorwaarden de aandelen van de huidige aandeelhouders over kunnen naar de coöperatie TLS en op welke wijze de coöperatie de financiering om de aandelen te kopen, rond krijgt. Gelet op de bedrijfsvertrouwelijkheid is dit een proces

dat met grote zorgvuldigheid en op basis van vertrouwen moet worden uitgevoerd. Vervoerders zijn voornemens om in het tweede kwartaal de intentieverklaring te ondertekenen. Zodra die gereed is, zal ik die aan de Kamer sturen.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gezegd dat nieuwe vervoerders kunnen toetreden tot de coöperatie. Het is mogelijk dat er wisselingen optreden onder de leden van de coöperatie. Een nieuwe vervoerder in de markt kan lid worden van de coöperatie en betaalt daarvoor lidmaatschapskosten; zo werkt een coöperatie. De financiering van de herpositionering van TLS loopt via de coöperatie en niet via leden van de coöperatie.

Mevrouw van Tongeren heeft gevraagd wat de juridische aansprakelijkheid is. De coöperatie is een samenwerkingsverband met betrekking tot het eigendom van TLS. De verantwoordelijkheid van de vergeten checkout blijft bij de vervoerders op basis van de vervoervoorwaarden, waarin terugbetaling is geregeld. Pardon, mevrouw Van Tongeren vroeg zich af hoe de terugbetaling van een verkeerde check-in en checkout wordt geregeld. Ik had «verkeerd» als «vergeten» benoemd, vandaar.

Mevrouw Dik-Faber heeft gevraagd of TLS schulden heeft. Nee, TLS heeft geen schulden en schrijft zwarte cijfers.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb twee vragen gesteld. De eerste vraag is hoe het zit met de juridische aansprakelijkheid van zo'n coöperatie. Die is anders dan die van een zbo of een bv. Wat verandert er en wat kunnen de consequenties zijn voor het Rijk, de rijksbegroting en de passagiers? De tweede vraag is of er voortgang in zit dat het geld dat door het verkeerd inchecken bij de vervoerders terecht komt en niet bij de reizigers, teruggaat naar de reiziger. Daarover is een motie aangenomen die onder andere door GroenLinks is ondertekend.

Staatssecretaris **Mansveld**: Wat betreft de tweede vraag: dat onderzoek loopt. Er wordt hard aan gewerkt. Op de eerste vraag wil ik graag schriftelijk terugkomen. Als iets juridisch is, moet dat secuur gebeuren, zodat we niet de juristen ongerust maken.

De **voorzitter**: Daarmee is de Staatssecretaris gekomen aan het einde van het blokje over TLS. We gaan over naar het volgende onderwerp: taxi.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik weet dat u op de klok kijkt, voorzitter, en dat ik op moet schieten.

De heer Hoogland heeft gevraagd wanneer er eindelijk één loket komt. Hij had daar ook een treffend voorbeeld bij dat je niet graag meemaakt. Het onderwerp is met prioriteit opgepakt door de vervoerders en TLS in nauwe samenspraak met de consumentenorganisaties. Een van de grote winsten van het NOVB is dat er een heel korte lijn is met de consumentenorganisaties. De vervoerders verwijzen vanaf februari maximaal één keer door. Ze hebben als het goed is de boodschap op elkaar afgestemd: de reiziger krijgt één verhaal. Ze uniformeren bovendien de achterliggende werkprocessen voor de top tien van klantvragen – er is immers altijd heel veel overlap in vragen – zodat de reiziger niet meer te maken heeft met verschillende procedures. Er kan worden gedacht aan procedures voor het aanvragen van een vervangende kaart met daarop verschillende abonnementen. De vervoerders komen voor de zomer van 2014 met de verdere uitwerking voor één loket waar reizigers terecht kunnen voor duidelijke informatie over de ov-chipkaart en een goede afhandeling van klachten. Ik heb een aantal vervoerders gesproken. Nu deze stap is gezet, kunnen heel makkelijk nieuwe en andere dingen worden geregeld doordat de vervoerders elkaar nu zo makkelijk vinden. Dat is precies wat we willen bewerkstelligen. De communicatielijn, waarbij het gaat om het contact met de klant, moet geüniformeerd worden. Achter dat ene loket moeten de organisaties steeds makkelijker gaan samenwerken. Een aantal

organisaties zeggen: de winst die we hebben is dat we niet meer doorverbinden en dat anderen ook onze vragen kunnen beantwoorden. Voor de klant is dat klantvriendelijkheid. Het is heel goed om te ervaren dat er veel meer winst te behalen is op het moment dat je gezamenlijk een probleem oplost. Je hebt elkaar gevonden. In het hele ov, op het spoor en in de van-deur-tot-deurreis wil ik terugvinden dat al die partijen schouder aan schouder gezamenlijk voor één partij staan: de individuele reiziger.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik heb mijn interrupties gebruikt, maar bij de laatste heb ik geen vervolgvraag gesteld. Mag ik één korte opmerking maken, voorzitter?

De **voorzitter**: U bent buitengewoon handig in smokkelen. Vooruit dan maar. Eén vraag.

De heer **Hoogland** (PvdA): Het is echt heel kort. Het doel delen we volgens mij allemaal hier aan tafel, maar de praktijk is nog anders. Ik waarschuw de Staatssecretaris wel, want het voorval dat ik noemde, was van na 1 februari. Het is dus echt nog niet geregeld. Blijf erbovenop zitten, zou ik zeggen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat realiseer ik mij heel goed. Ik zie dat de eerste stap gezet is, maar het gaat natuurlijk om heel veel individuen en om veel organisaties. Uiteindelijk betekent dit dat iedereen het toch in zijn haarvaten moet krijgen. De eerste stap is gezet, maar ik ben het met de heer Hoogland eens dat het uiteindelijk in de haarvaten moet zitten. Ik ken de heer Hoogland inmiddels wat beter; het zou mij niets verbazen als hij volgende maand toch weer even de toets doet door te bellen. Dat is terecht. Het is immers niet vrijblijvend. We willen voor één loket gaan en we willen gezamenlijk voor de reiziger gaan.

De heer Hoogland heeft gevraagd wat de planning is van de uitvoering van het NOVB-besluit voor enkelvoudig in- en uitchecken. In het NOVB is afgesproken om de maatregelen die nog worden genomen, een jaar na besluit te evalueren. De evaluatie is een onderdeel van de werkagenda van het NOVB. Die werkagenda hebt u allemaal gekregen. Ik vind overigens dat die werkagenda zeer ambitieuze tijdlijnen heeft. Iedereen heeft zich daar vrijblijvend aan gecommitteerd; ik was daarbij. Ik hoop dan ook dat al die termijnen gehaald worden. Aan het eind van het derde kwartaal wordt dit in het NOVB besproken.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd wat de positie van TLS is binnen het NOVB. Het NOVB is het samenwerkingsverband van de partijen die primair verantwoordelijk zijn. TLS is agendalid van het NOVB en kan daarnaast vanwege de expertise gevraagd worden om aan te sluiten bij de behandeling van bepaalde onderwerpen. Als agendalid krijgt TLS in ieder geval de agenda en volgt TLS wat er gebeurt in het NOVB. Ik vind overigens dat iedere partij die agendalid is, een soort «plicht» heeft om een inbreng te leveren als zij ziet dat zij een inbreng kan leveren.

De heer Smaling zei dat er heel veel kortingsproducten zijn en vroeg of ik ervoor ga zorgen dat er over de hele linie meer uniformiteit komt. Ik heb een werkbezoek gebracht aan TLS. Als je ziet welke producten er allemaal zijn, is dat bijzonder indrukwekkend. Het bijzondere is dat 80% van de gebruikers 19 producten gebruikt en dat de andere 260 producten worden gebruikt door de resterende 20%. Dat zegt ook wel iets over hoe dit tot stand komt. We werken aan een landelijk overzicht van het producten-aanbod. Als partijen daar onderling niet uitkomen, wil ik kunnen ingrijpen, want ik denk dat de reizigers meer behoefte hebben aan samenhang en aan een overzichtelijk aanbod over de grenzen van de concessiegebieden heen. Zoals bekend pas ik daar de Wet personenvervoer voor aan. Zo kan ik het nationale publieke belang borgen als zelfregulering tekortschiet. Ik heb ook provincies erop gewezen dat de ene provincie een dalurenkaart

van 09.00 uur tot 16.00 uur heeft en de volgende provincie een dalurenkaart van 09.30 uur tot 17.00 uur. Dat moet je allemaal niet meer willen. Aan de ene kant wil je de reiziger tegemoetkomen met een zo specialistisch mogelijk product, maar aan de andere kant is er ook een soort tipping point waarbij je «over het effect heen» gaat. In dat opzicht ben ik het geheel eens met de heer Smaling. We kijken daar dus naar. Alle provinciale en gemeentelijke concessieverleners herkennen die behoefte ook duidelijk.

De heer Smaling zei dat extreme prijsstijgingen in het ov moeten worden voorkomen en vroeg of ik de tarieven landelijk wil vaststellen. Ik heb al aangegeven hoe ik aankijk tegen maximering en standaardisering. Ik ga ervan uit dat dat antwoord ook aansluit bij deze vraag. We zullen het daar dus nogmaals over hebben. Ik heb al gezegd dat de partijen er eerst zelf uit moeten komen; dat is de «goedschiksvariant». Als het in het NOVB niet lukt om tot een vergelijk te komen, kan ik dit bij wet regelen; dan komt dus de «kwaadschiksvariant». Die heeft niet mijn voorkeur, maar ik ben ook niet bang om die te gebruiken.

Ik kom nu bij de taxi's. De heer De Graaf is daar al vaker over begonnen en dat is terecht. Hij heeft de onderwerpen iets breder gemaakt dan wij hier regulier doen. Hij vroeg onder andere hoe ik sta ten opzichte van het New Yorkse systeem, met tarieven aan de zijkant van de taxi. In Nederland is het verplicht om aan de buitenzijde en aan de binnenzijde van de taxi een duidelijk zichtbare tariefkaart te hebben. Daarop staan het opstaptarief, het tarief per kilometer en het tarief per minuut. Zo kan de klant, als hij dat wil, tarieven vergelijken. Na de taxirit krijgt de klant een bon met alle gegevens van de rit en het betaalde tarief.

De heer De Graaf vroeg of ik de uitzending over misbruik van vrouwen heb gezien. Ik heb die uitzending niet gezien, maar ik heb begrepen dat het een mensonterende uitzending was. De ILT handhaaft de wetgeving op het gebied van personenvervoer. In dit geval gaat het om de openbare orde. Ik vind dit een zaak voor de politie. Ik zal deze opmerking van de heer De Graaf doorspelen aan de Minister van Veiligheid en Justitie. Ik heb mijn oordeel over misbruik in deze setting al gegeven.

De heer Smaling vroeg of er op het punt van de taxi's sprake is van een permanente mismatch tussen vraag en aanbod; ik kom straks overigens nog terug op de vraag van de heer De Graaf over illegale snorders. De taximarkt is een vrije markt. Vraag en aanbod worden niet door de overheid, maar door de markt gereguleerd. Mijn beleid richt zich op de kwaliteitsverbetering van het taxivervoer. Daarvoor is er de Taxiwet. Er komt een boordcomputer in de taxi en er is al een verplichte ritbon.

Gemeenten zullen nu zelf lokaal maatwerk in het taxibeleid brengen. Al met al zie ik geen mismatch tussen vraag en aanbod bij de taxi's.

Dan de vijf opgepakte snorders. Ik weet even niet meer hoe Eindhoven vorige week heette; voor mij is het nu weer «Eindhoven». O ja, Eindhoven heette «Lamegat»; en Den Bosch was «Oeteldonk». Ik kom van boven de rivieren; soms weet ik niet of ik dat heel erg vind! Het schijnt iets genetisch te zijn wat je meekrijgt.

De voorzitter: Het is maar goed dat Ger Koopmans niet meer in deze commissie zit!

Staatssecretaris Mansveld: De ILT heeft regelmatig snordersacties en heeft verhoogde aandacht voor de problematiek. Wat betreft de vraag of er meer dan vijf snorders aangehouden hadden moeten worden: als we wisten hoe de illegale markt in elkaar zit en hoe transparant die wel of niet is, zouden we daar beter op kunnen reageren. Het punt is natuurlijk dat de illegale markt niet legaal is. Het is niet makkelijk om snordersvervoer vast te stellen en te bewijzen. Dat kost ook veel tijd. Ik heb al eerder gezegd dat, als een snorder betrapt wordt, de afwikkeling ter plekke veel tijd kost, onder andere vanwege het moeten horen van de verdachten, de getuigen

et cetera. Vijf snorders is daarom voor één actie een mooi resultaat. Sterker nog: het waren er zes, maar niet alle berichtgeving is goed. De inspectie doet er alles aan; in dit geval ook in carnavalskleding. We hebben het er al eerder over gehad hoe snorders zich aanbieden; de heer De Graaf noemde al het internet en apps. De snelle ontwikkeling van de ICT-technologie is gunstig, maar er zijn ook heel veel mensen die daar in negatieve zin gebruik van maken. De heer De Graaf noemde al de app Uber. We zitten hierbovenop en er wordt ook naar gekeken, maar je kunt hier niet op vooruitlopen. We volgen de ontwikkelingen; de heer De Graaf noemde Marktplaats en nog een website. Het is belangrijk dat duidelijk is dat snorders illegaal zijn en niet worden geaccepteerd. Er moet op dat punt worden samengewerkt tussen de politie en de ILT. Elke keer als zich weer nieuwe apps voordoen die illegaliteit bevorderen, zullen we daar direct op moeten reageren om dat ongedaan te maken. Ik heb het al eerder gezegd: op het moment dat een website uit de lucht wordt gehaald, kost het slechts enkele minuten om weer een nieuwe website te lanceren. Ik deel dus de zorg van de heer De Graaf. Illegaliteit is nooit goed, maar we – de politie en de ILT gezamenlijk – blijven hierbovenop zitten.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik wil mijn tweede interruptie hieraan besteden, want ik moet een paar dingen ophelderen. We moeten er inderdaad bovenop zitten, maar we hebben een paar jaar geleden op initiatief van de PVV vastgesteld dat er mystery guests moesten komen in de taxi's, omdat die veel kunnen opsporen. De taxibranche is door en door verrot, ondanks de TTO's, de Toegelaten Taxi Organisaties, die nu worden opgetuigd en in sommige steden al zijn opgetuigd. Als je tien mensen die ooit of de laatste paar weken een taxi hebben genomen, vraagt naar hun ervaringen, zijn die ervaringen als volgt: de taxichauffeur sprak geen Nederlands, hij heeft aan mijn knie gezeten en ging al met zijn hand omhoog, de taxiprijs viel veel te hoog uit, hij wist niet waar hij reed en waarschijnlijk had hij zelfs geen verblijfsvergunning. Het gaat gewoon volstrekt niet goed. Op deze manier blijft de hele taxibranche verrot. We moeten veel meer doen dan zeggen dat we erbovenop zitten. Er moet veel meer capaciteit op worden gezet. De mystery guests moeten ook hun werk gaan doen. Op deze manier is in een taxi rijden niet veilig. Het is ook te duur. Je voelt je er niet prettig bij. De goedwillende taxichauffeurs lijden hieronder. Dat maakt de branche kapot. Er moet dus veel meer actie worden ondernomen. Op dat punt krijg ik graag een toezegging.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb u net gezegd hoe ik daarnaar kijk. Ik herken uw beeld van de taxi's overigens niet. Dat kan blijkbaar heel individueel zijn. Ik vind het belangrijk dat wij ervoor zorgen dat er transparantie is over de kosten van de taxirit en dat we handhaven op het punt van illegaliteit. Die stappen worden gezet. Zolang ik u ken, hebben we het hierover. Ik zei al dat we ontwikkelingen zien, ook succesvolle ontwikkelingen. We zien dat de ICT zich ontwikkelt en dat daar dankbaar gebruik van wordt gemaakt. Tegelijkertijd grijpen we daar ook weer op in.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik vergat nog een punt, namelijk de transparantie van de prijs. Een kaart is verplicht, maar stap eens in een taxi en doe een «at random»-onderzoek; die kaart is nergens te vinden. De meter zit in het dashboardkastje, met een klep ervoor. Mensen weten totaal niet waar zij aan toe zijn, behalve bij de goedwillende en professionele taxichauffeurs, maar die zijn op dit moment steeds moeilijker te vinden. Ook op het punt van die transparantie moeten we een slag maken. Daar heb ik de Staatssecretaris toe uitgedaagd, maar ik heb nog geen bevredigend antwoord gekregen. Ook op dit punt moet veel meer gehandhaafd worden.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ga toch maar weer verder met herhalen van wat ik eerder heb gedeeld met de heer De Graaf. Binnenkort komen de boordcomputers. Daarvan is de heer De Graaf op de hoogte; die stap wordt gezet. Ik heb ook al gezegd dat ik zijn ervaringen met de taxi niet herken. Ik denk dat dit heel lokaal is; dat is natuurlijk een belangrijke opmerking. Er gelden lokale bevoegdheden om in te grijpen op het punt van de taxi's. Waar het niet goed gaat, moet de politie ingrijpen. Dat is een lokale bevoegdheid. Die bevoegdheid is lokaal neergelegd. Ik denk dat dat belangrijk is. Verder hebben we het toezicht geregeld en zijn er heldere tarieven. Het is ook de bedoeling dat datgene wat de heer De Graaf constateert, via die wegen worden aangepakt.

De **voorzitter**: De Staatssecretaris vervolgt haar betoog en werkt ook toe naar een afronding, zodat we nog een korte tweede termijn kunnen hebben.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kom bij de taxi's en cherrypicking op Terschelling. In de winter zijn daar geen taxi's aanwezig. De heer De Rouwe vroeg of een concessie een optie is. Het verlenen van een concessie is in dit geval geen optie, want dat staat de Taxiwet niet toe. De gemeente heeft wel de mogelijkheid om extra eisen te stellen, waardoor cherrypicking lastiger wordt. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan strengere eisen aan de stratenkennis, waardoor het lastiger is voor buitenstaanders om in de zomer de hele markt in te pikken. Wij kennen echter allemaal de eilanden. Laat ik het zo formuleren: het gaat natuurlijk niet om de regio Amsterdam of de regio Rotterdam. Daarmee doe ik overigens niets af van het prachtige eiland Terschelling. Dit vraagt dus om lokaal maatwerk. Dat is belangrijk. De Taxiwet staat dit helaas niet toe. De heer De Rouwe vroeg of steden zoals Maastricht kunnen worden toegelaten tot het TTO-model. De evaluatie vindt in de tweede helft van het jaar plaats. Ik ben al begonnen met de voorbereidingen. Daarbij betrek ik ook de wensen voor aanpassingen, zoals uitbreiding van het aantal gemeenten met groepsvorming. Ik verwacht de Kamer begin volgend jaar hierover te rapporteren, maar de heer De Rouwe vroeg heel specifiek of dit sneller kan. Alle gemeenten kunnen ook nu al extra eisen stellen in het kader van het lokale taxibeleid, dus ook Maastricht. Het TTO-model is een extra mogelijkheid voor gemeenten. Wat de heer De Rouwe heeft gezegd, zal ik meenemen, want als er gemeenten zijn die zo graag sneller willen instappen, moeten we even bekijken hoe we het allemaal parallel laten lopen, maar je zou bijna zeggen dat er een startschot gegeven kan worden. Ik zeg dus toe dat ik mij hierin zal verdiepen om te bekijken of er gemeenten zijn die dit willen en hoe we dit zo snel mogelijk kunnen regelen.

Ik bedank mevrouw van Veldhoven voor de fietsnota. Ik kom weleens in andere landen en wij realiseren ons niet met welk gemak wij fietsen. Ik heb het plan nog niet helemaal gelezen – ik zal het lezen en ik zal erop reageren – maar volgens mij benadrukt mevrouw Van Veldhoven het belang van de fiets in de vervoerketen. Het gaat hierbij deels om een gewoonte, maar we moeten ook bekijken of wij op dat punt winst kunnen maken en stappen vooruit kunnen zetten. Ik ben dus erg nieuwsgierig wat haar plan inhoudt. Bij het vervoer van deur tot deur heeft de fiets een zeer belangrijke rol. Als je de trein neemt, ga je vaak met de fiets naar het lokale station. De fietsenstallingen bij stations moeten daarbij worden meegenomen. Ik woon zelf in een stad waar ik altijd met verbijstering bij het station kom vanwege de enorme variëteit in fietsen die daar te zien zijn. Meer dan een kwart van het aantal verplaatsingen in ons land vindt plaats met de fiets. Dat realiseren wij ons niet, want dat zit in onze genen en daar worden wij mee opgevoed, maar het is wel bijzonder. Ik wil de notitie graag nader bekijken en ik zal daarop reageren. Wij zetten ons hiervoor in via het programma Beter Benutten, maar het gaat ook om

fietsenstallingen en fietsparkeren. Er moeten slagen gemaakt worden op het punt van de «van deur tot deur»-voorziening. Misschien moeten we eens opnieuw creatief bekijken hoe we dat allemaal doen, zodat we een stap vooruit kunnen zetten. Ik sluit mij er dan ook van harte bij aan dat het fietsen meer ruimte moet krijgen en dat wij daar steeds met andere overheden, met name de lokale overheden, over moeten praten. Ik kom hier bij de Kamer op terug.

Mevrouw van Veldhoven stelde de boeiende vraag of de treinen tot later kunnen rijden en op meer stations kunnen stoppen, zodat mensen niet hoeven te hollen naar de laatste trein. Ik hoop dat mevrouw Van Veldhoven zich realiseert dat, als er een nieuwe laatste trein komt, ook die trein misschien hollend gehaald moet worden. Ik wil dus niet de illusie wekken dat een nieuwe laatste trein op een later tijdstip op dit punt problemen oplost. Alle gekheid op een stokje: ik ben hierover met de NS in gesprek. De treinen rijden op basis van de nieuwe vervoersconcessie in ieder geval op zaterdag en vrijdag langer door; dat is voor een deel al zo. Er is wel altijd een afweging tussen de extra kosten en het aantal reizigers. Ik heb jarenlang de laatste trein van Den Haag naar Groningen genomen en het valt dan erg op dat je na Zwolle echt helemaal alleen in een heel treinstel zit. We moeten hier dus wel realistisch in blijven. Het gaat ook hier om de maat der dingen, maar ik zie aan de non-verbale communicatie van mevrouw Van Veldhoven dat ook zij er op die manier naar kijkt. Dit zijn dus stappen die we steeds verder zullen gaan zetten. Ik ga ervan uit – ik kijk even naar rechts – dat ook in de nieuwe concessie hierover weer bepalingen opgenomen worden. Zoals bekend komt die nieuwe concessie al op korte termijn in concept naar de Kamer toe.

De heer De Graaf wil graag de papieren kaartjes behouden. Ik denk dat dit de vierde of vijfde keer is dat we hierover in gesprek gaan. Ik ken de heer De Graaf dan ook als een opgewekt, doch zeer vasthoudend mens. Daarom wil ik hier serieus op ingaan, ook al heb ik soms wel de neiging om te zeggen dat we het er al een paar keer over hebben gehad. Het uitgangspunt is altijd geweest om over te stappen naar de ov-chipkaart; dat weet de heer De Graaf. Ik ben geen voorstander van een duaal systeem; ook dat weet de heer De Graaf. Ik vertrouw erop dat de vervoerders alternatieven ontwikkelen voor doelgroepen die niet met de ov-chipkaart kunnen reizen, maar wel met een papieren kaartje. Dat geldt bijvoorbeeld voor de internationale reiziger, zoals al een paar keer is aangegeven. Ook de NS heeft hier belang bij, net als de andere treinvervoerders. De heer De Graaf zegt dat het papieren treinkaartje er niet meer is. Dat klopt, maar het huidige papieren treinkaartje zal worden vervangen door een papieren kaartje met een chip. Dat wordt uiteindelijk aangeboden in plaats van het oude papieren kaartje.

De heer De Rouwe vroeg waarom er met de ov-chipkaart nog geen goede oplossing is voor de verschillende doelgroepen. Er dienen verchipte oplossingen beschikbaar te zijn voor producten die nog op papier worden verkocht, bijvoorbeeld voor de internationale reiziger. Dat is een vereiste. De NS zal het vervoerbewijs voorzien van een barcode, zodat de toegangspoortjes volledig in gebruik kunnen worden genomen. Dit geldt bijvoorbeeld voor mensen die een fiets, een hond – er liggen hier nog een heleboel honden; ik hoop dat ze dit horen – of kleine kinderen mee willen nemen. Dat kan met die eenmalige chipkaart, natuurlijk zonder toeslag. Voor groepen kinderen, bijvoorbeeld van basisscholen, is er al een product. In de meeste gevallen betreft dit de wegwerpchipkaart. Vervoerders kunnen regionaal een scholenkaart invoeren. In het traject voor het landelijke product en tarievenhuis wordt naar speciale doelgroepen gekeken. Dat is belangrijk, want we zien vandaag aan het publiek wat de consequenties zijn als je dit niet goed doet. Dat soort problemen moet worden opgelost. We worden soms teleurgesteld door het verschil tussen de snelheid die de Kamer en soms ook ik wensen en de tijd die dit kost, maar het doel moet gehaald worden.

De heer De Graaf vroeg hoe ik ga voorkomen dat er nog meer kaartautomaten verwijderd worden en nog meer loketten gesloten worden. Ik denk helemaal niet dat het in het bedrijfseconomisch belang van de NS is dat reizigers geen kaartje kunnen kopen. Wel is het zo dat, hoe meer er gereisd wordt met ov-chipkaarten, hoe minder kaartjes er nog verkocht worden. Ik vind het goed dat de NS vanuit dat oogpunt van efficiëntie bekijkt hoeveel kaartautomaten er nodig zijn, maar de reizigers zouden geen last moeten hebben van een eventuele vermindering van het aantal automaten of loketten. Ik heb echter geen signalen dat dit structureel aan de orde is.

Volgens mij ben ik door de stapel vragen heen. Ik weet uit ervaring en op basis van de hoeveelheid gestelde vragen dat er gezegd zal worden dat ik vragen heb gemist. Dat spijt mij op voorhand.

De voorzitter: Dat zullen wij horen. Ik constateer dat er behoefte is aan een korte tweede termijn. Daarvoor geldt een maximale spreektijd van een minuut per persoon. Daarbij kan ook direct worden aangegeven of er nog onbeantwoorde vragen zijn. Ik sta geen onderlinge interrupties meer toe.

De heer Hoogland (PvdA): Voorzitter. In de tweede termijn wil ik twee dingen nog even noemen, allereerst de prijsstijgingen in het openbaar vervoer bij de lokale concessies. Ik heb op dat punt een toezegging gehoord, maar het lijkt mij toch nuttig om daar een Kameruitspraak over te doen. Het is dus goed om een VAO te houden. Dat geldt ook voor het andere onderwerp waarover hier vandaag veel discussie is geweest, namelijk de toegankelijkheid van de stations. Voor de duidelijkheid geef ik aan dat het ons gaat om de toegankelijkheid van de stations. Dat er poortjes staan, dat die voor de perrons staan, dat er stations zijn die helemaal afgesloten worden en dat er stations zijn die niet helemaal afgesloten worden, zijn nuances die daarbij horen. Wij zijn dus blij dat de Staatssecretaris erkent dat lokaal maatwerk nodig is. Ik mis nog welke rol zij daarbij voor zichzelf ziet. Misschien is het goed als zij daarover toch overlegt met gemeenten en de NS en als zij de NS ertoe aanspoort om dat lokale overleg vorm te geven. Dat is belangrijk, maar die nuance hoort daar echt bij. Er kan dus nooit sprake van zijn dat alle poortjes dicht moeten of dat alle poortjes open moeten. Dat beeld is in de media ontstaan, maar dat is niet wat wij beoogd hebben. Op deze twee aspecten krijg ik graag een reactie.

Mevrouw De Boer (VVD): Voorzitter. Bij dat laatste kan ik me korthedshalve aansluiten, maar wij hechten er wel aan dat er zo veel mogelijk sprake zal zijn van de mogelijkheid om door de stations heen te gaan. Het is natuurlijk een proef geweest, zoals ik een- en andermaal heb benadrukt, ook in de pers. Uit die proef blijkt nu dat de toegankelijkheid moeilijk wordt op de stations. Ik kom per week meerdere malen op verschillende stations in het land, in tegenstelling tot wat misschien werd beweerd aan deze kant van de tafel. Ik zie dus ook wat er aan de hand is. Ik ben blij met de opening die de Staatssecretaris bood voor een ov-chipkaart voor blinden en slechtzienden. Ik denk dat het goed is dat reizen op rekening wordt ingevoerd. Dat kan ook al, met de NS-Business Card. Technisch gezien is het dus mogelijk. Het is dus goed om hier op zeer korte termijn een klap op te geven en om dit eindelijk met z'n allen te regelen.

Ik heb een aantal opmerkingen over TLS genoteerd. Er komt een visie en er komt een intentieverklaring tussen verschillende partijen. Er blijft echter overeind staan dat er een enorm vermogenstekort is binnen TLS. Je kunt van andere vervoerders gewoon niet verwachten dat zij meebetalen aan een ov-chipkaart, waarvan de ontwikkeling 134 miljoen heeft gekost. Dat lijkt mij een onmogelijke positie.

De **voorzitter**: Wilt u afronden?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb dus een aantal dingen over TLS genoteerd en er komen nog enkele stukken terug in de Kamer. Wat de taxi's betreft, onderschrijf ik wat mijn collega De Graaf daarover heeft gezegd. Ik heb daar één vraag over: kunnen we niet gelijk beboeten?

De **voorzitter**: Ik moet streng zijn, want we zitten al in blessuretijd.

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording. Er zijn punten waarop we ook in dit AO niet verder komen, maar er is één vraag blijven liggen. Mevrouw De Boer probeerde die vraag zojuist te stellen en ik maak die vraag nu af. Is het niet beter om bij een overtreding in de taxibranche meteen te beboeten en dus om strenger op te treden in plaats van te volstaan met een waarschuwing?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Allereerst dank ik de Staatssecretaris voor haar positieve woorden over onze fietsnota. We gaan in Nederland steeds meer fietsen; het is nu 14% meer. Dan moeten we er wel voor zorgen dat alle voorzieningen meegroeien. Dat geldt zowel voor de stallingen als voor de ruimte op de weg. Met deze nota hebben we dat ten behoeve van de politieke agenda nog eens willen benadrukken. Natuurlijk is er veel samenwerking nodig, vooral met de steden en de gemeenten, om hiervoor goede oplossingen te vinden.

Wat de laatste treinen betreft: er moet wel een trein zijn om erin te kunnen zitten en natuurlijk komt er altijd een moment waarop je moet afwegen of een trein nog rendeert, maar D66 wil de trein graag als een echt alternatief zien, zowel overdag als 's avonds. Als om 22.45 uur de laatste trein gaat, moet je wel heel vroeg beginnen met rennen. Dat staat los van het feit dat je, als je te laat vertrekt, altijd moet rennen voor de laatste trein. Als de treinen tot midden in de nacht rijden, heb je meer flexibiliteit in de uren daarvoor.

Twee vragen zijn nog niet beantwoord, ten eerste de vraag over de versobering op het traject Haarlem-Alkmaar-Amsterdam. Kan de Staatssecretaris dat punt opnemen met de NS? Dat betreft de volgende concessie.

Tot slot een vraag over de coöperatie: als nieuwe partijen daartoe toetreden, is het zeer reëel dat zij lidmaatschapskosten moeten betalen, maar is er enig toezicht op de hoogte van die tarieven? Die tarieven moeten immers geen barrière worden.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Het ov-chipprobleem voor blinden en slechtzienden gaan we oplossen; dat kan volgens mij de conclusie van dit debat zijn. Ik heb een VAO aangevraagd. Ik zal proberen om daarvoor een motie te verzinnen waar zo veel mogelijk collega's achter kunnen staan. Dat punt is dus afdoende behandeld.

Ook over de open of dichte poortjes hebben we gesproken. Daar hoeft ik niets aan toe te voegen.

Ik wil nog wel iets zeggen over de decentrale tariefstijgingen, waarover de heer Hoogland ook al heeft gesproken. Heb ik het goed begrepen dat de Staatssecretaris toch een mogelijke route heeft om daar paal en perk aan te stellen? Aan het eind van haar betoog op dat punt zei zij dat zij toch met een vuist op tafel kon slaan. Het is in mijn optiek onlogisch dat de regio's zulke tariefstellingen kennen. De aanbestedingen vinden plaats omwille van de consument; je hoopt dat de consument uiteindelijk baat heeft bij de aanbesteding, maar het tegenovergestelde gebeurt. Mensen in de Achterhoek, die toch al zwaar worden getroffen door de crisis, mensen die allemaal in de bouw werkten en nu geen baan meer hebben, hebben straks gigantische kosten voor het openbaar vervoer. Syntus hing, nadat het de concessie daar had gewonnen, in het provinciehuis in Arnhem al

aan het infuus. Welk doel dienen het aanbesteden en het decentraliseren als zij dit soort tariefstijgingen opleveren? Dat is mij volslagen onduidelijk.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ik ben verdrietig over de antwoorden van de Staatssecretaris aan de blinden en de slechtzienden. Reizen op rekening kan; het Viziris-abonnement werkte. Waarom is dat uitgefaseerd? Ik vind het type antwoorden dat de Staatssecretaris geeft, echt niet voldoende.

Ik heb iets gevraagd over fietsen in de trein. De fiets is een heel belangrijk vervoersmiddel, waarvoor GroenLinks vaak opkomt. Als je een abonnement hebt, moet je voor je fiets elke keer een los kaartje kopen. Ook daar zit een enorme ontmoediging in.

Een andere vraag die niet beantwoord is, betreft de boetes bij niet-inchecken, terwijl je een abonnement of een jaarkaart hebt waarmee je overal vrij mag reizen. Dat is heel merkwaardig. Je reist overal legaal, maar je krijgt toch een boete.

Mijn laatste vraag is of de Staatssecretaris de Kamer een overzicht kan geven van wat er tot nu toe is geïnvesteerd in het aanleggen van de ov-poortjes. Dan weten we over welk bedrag we het hebben. Dit gaat immers om gemeenschapsgeld. De regeringspartijen zeggen nu ineens: er is wel fors in geïnvesteerd, maar wij zijn nu ook eens in een station geweest en bij nader inzien staan sommige van die dingen op een verkeerde plek en andere poortjes moeten misschien helemaal niet dicht.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Laat ik de Staatssecretaris helpen: het is meer dan 1 miljard euro dat vandaag door de goot wordt gespoeld door de opportunistische houding van de VVD. Jarenlang heeft de VVD gepleit voor de ov-chipkaart en voor het overal aanbrengen van die poortjes. De heer Aptroot heeft mevrouw Huizinga van de ChristenUnie ooit een motie van wantrouwen aangedaan, omdat zij daar niet genoeg vaart mee maakte en omdat er geen tempo in zat. Vandaag zegt de VVD: ach, we zijn ook eens een keer wezen kijken en het valt ons op dat er in de stations koffie wordt gedronken, dat er mensen oversteken en dat er zelfs bedrijven achter zitten. Met alle respect: deze VVD is het spoor echt bijster.

De **voorzitter**: Ik geef mevrouw De Boer toch de gelegenheid om kort te reageren. Dit is een beetje flauw, want we zitten in blessuretijd.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik vind deze reactie onheus. Er is natuurlijk sprake van een proef. Ik kom wekelijks op meerdere stations. De heer De Rouwe maakt hier een karikatuur van. We hebben goed gekeken en we hebben gezegd dat er een doorgaande passage moet zijn. Je moet dus door het station heen kunnen. De heer De Rouwe maakt hier echt een poppenkast van. Ik vind dit echt onheus.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik kijk ontzettend uit naar de komende dagen, waarin we even gaan bekijken wat de VVD allemaal heeft gezegd en gedaan. Als de VVD hier stelt dat het om een proef gaat, vraag ik mij hardop af waar de VVD was toen al die poortjes voor 500 miljoen, voor 0,5 miljard euro, werden neergezet. Maar goed, ik kijk uit naar al die momenten. Ik weet nog precies wat de VVD hier heeft gezegd. Mevrouw De Boer weet dat niet, maar ik denk dat zij daarachter gaat komen. Ik wens haar veel wijsheid en sterkte.

De **voorzitter**: Wilt u afronden?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ja. Ik dank de Staatssecretaris voor de toezeggingen over de TTO's, de taxibranche en Maastricht. Ik waardeer die toezeggingen zeer.

Ik heb gevraagd of dit de laatste bijeenkomst over dit onderwerp kan zijn. Ik waardeer het ontzettend dat iedereen hier is; dat is hartstikke fijn, maar ik hoop dat we niet nog een bijeenkomst zullen hebben waarin weer allerlei verwijten heen en weer gaan. Laten we hier een streep onder zetten en laten we tot een oplossing komen. De Staatssecretaris zei dat zij niet veel heeft aan een deadline en dat er naar een oplossing moet worden gezocht. De tijd van vrijblijvendheid is echter echt voorbij.

De **voorzitter**: De Staatssecretaris wil de antwoorden even op een rijtje zetten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Voor blinden en slechtzienden in de trein is er een oplossing met reizen op rekening; laten we dat niet vergeten. Een groot aantal van hen reist nu met reguliere producten en in de stad en streek is er Sentire. Een deel van die doelgroep is tevreden over Sentire. Er worden echter nog een aantal problemen ervaren. Er zijn nu oplossingen voor het financiële risico, waarover klachten zijn geuit. Het opstaptarief gaat omlaag. Er is sprake van coulance en uitstel van betaling. Er bestaat een voorgeladen, anonieme ov-chipkaart. Er worden geen servicekosten meer in rekening gebracht bij het opladen van saldo aan de balie. Reizen op rekening is niet de oplossing voor alle problemen, want er moet ook dan nog worden in- en uitgecheckt. Reizen op rekening is een NS-systeem dat nog overgaat naar TLS. De NS heeft afspraken gemaakt met stads- en streekvervoerders over het gebruik daarvan. Het is in de zakelijke markt al mogelijk en nu volgen eerst de proeven voor abonnementen voor de consumentenmarkt. Een voorbeeld daarvan is de ov-chip Plus. Binnenkort vindt de RET-proef plaats. Ik vind het belangrijk om dit snel en zorgvuldig te doen. Ik wil dit ook snel, maar het moet worden beproefd. Dat wil ik gezegd hebben, want er wordt steeds gevraagd waarom reizen op rekening niet bestaat voor de niet-zakelijke reiziger.

De heer Hoogland vroeg met betrekking tot de toegankelijkheid van stations welke rol ik op dat punt heb. Ik heb met de gemeenten en de NS overleg over de toegankelijkheid van stations. Per kwartaal monitoren we de stand van zaken. Dat is de plek waar ik eventuele blijvende problemen wil oplossen. Ik voer dat overleg en daarom zijn wij goed geïnformeerd. De door de Kamer uitgesproken zorgen zijn gehoord en ik heb begrepen dat er een VAO komt.

De heer De Graaf vroeg met betrekking tot de taxi's of het mogelijk is om meteen te beboeten. Als een snorder wordt gepakt, wordt direct een proces-verbaal opgemaakt. Vaak is ook sprake van een last onder dwangsom. Strafrecht en bestuursrecht worden op dat moment dus tegelijk toegepast. Een last onder dwangsom is geen boete, maar als er geen verbetering plaatsvindt, krijgt men uiteindelijk die last, die boete. Op die manier wordt daar nu aan gewerkt.

Er is een vraag gesteld over ongewenste regionale prijsstijgingen. Ik heb al gezegd dat ik in het kader van het NOVB met overheden werk aan landelijke producten en tarieven. Het recente besluit over de langeafstandskorting is juist bedoeld om de impact van prijsstijgingen te beperken. Dat is een belangrijke uitkomst van het NOVB-overleg, want dat haalt grote stijgingen weg. Ik heb de heer Hoogland aangegeven hoe ik verder kijk naar de standaardisering in dergelijke gevallen, maar ik zeg nogmaals nadrukkelijk dat wij een gedecentraliseerd concessiestelsel hebben. Er moet goed nagedacht worden over de impact van wensen ten opzichte van de basis van ons stelsel. Ik vind het belangrijk dat de verantwoordelijkheden liggen waar zij moeten liggen. Dat was ook mijn pleidooi met betrekking tot de informatie over Limburg. De concessie

wordt daar op basis van het door ons gedecentraliseerde concessiestelsel verleend door de provincie.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg naar de versoering van het traject Haarlem-Amsterdam. Veel vervoer loopt nu via Schiphol. Ik begrijp dat dit voor de reizigers op dit traject soms lastig is. De NS voldoet in ieder geval aan de minimale bedieningseisen uit de concessie. De NS stemt het aanbod op de vraag af. Dit is dus het resultaat voor dit moment.

Mevrouw De Boer vroeg of vervoerders verplicht kunnen worden om mee te betalen aan het ov-chipsysteem c.q. om deel te nemen aan de coöperatie TLS. Nee, zij kunnen daartoe niet verplicht worden. Er moet een gelijke zeggenschap over TLS komen; dat is ook de start geweest. Dat is daarvoor de oplossing. Als vervoerders daarbuiten willen blijven, kan dat, maar dan komen we straks weer bij de vraag over de zeggenschap over TLS. We zien nu dat de vervoerders die stap wel willen maken. We zijn nu bezig met de vraag hoe de financiën dan verrekend moeten worden, maar inmiddels zijn de vervoerders zover dat zij die gezamenlijkheid zien. Dat is de winst van een veel bredere discussie. Ik heb al vaker gezegd dat alles wat wij willen op het punt van vervoer van deur tot deur, in gezamenlijkheid moet gebeuren. Er zijn in het NOVB in korte tijd een aantal oplossingen bereikt. Je ziet dat vervoerders elkaar steeds makkelijker vinden, ook al gaat dat niet altijd makkelijk en ook nog een beetje onwennig. Ook de éénloketfunctie is daar een voorbeeld van. Die drempel wordt met een besluit in één keer genomen en er zijn ook al heel veel goede voorbeelden. Helaas is er ook nog het door de heer Hoogland genoemde voorbeeld, maar je ziet dat de stap naar gezamenlijk handelen de afgelopen maanden wordt gezet. Ik ben altijd blij als de consumentenorganisatie dat herkent en bevestigt. Dat zijn de stappen die gemaakt moeten worden. Dat wil niet zeggen dat wij aan het einde zijn; wij zijn nog aan het begin. De Kamer krijgt binnenkort de Lange Termijn Spooragenda, die de basis moet zijn voor een zeer grote sprong voorwaarts om ervoor te zorgen dat de reiziger centraal wordt gesteld en van deur tot deur wordt bereikt.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg naar de laatste trein; dat klinkt bijna als een deemoedige schlager. In de nieuwe vervoersconcessie wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan de bereikbaarheid van de landsdelen, ook 's nachts. Dit is een terecht punt, want als je mensen ertoe wilt verleiden om met de trein te reizen en als je de reizigers centraal wilt stellen, is ook dit een belangrijk onderwerp. Ik plaagde mevrouw Van Veldhoven een beetje met mijn opmerking dat er altijd een nieuwe laatste trein komt, maar de vraag is natuurlijk of 22.45 uur voldoet en op welke trajecten dit anders moet. Ik vind dat de NS steeds transparanter en duidelijker moet worden over de afwegingen die gemaakt worden. Die zijn dan soms misschien teleurstellend voor mevrouw Van Veldhoven, maar dan zijn zij in ieder geval beargumenteerd. Ik ken mevrouw Van Veldhoven als iemand die dit inderdaad beargumenteerd wil zien.

Mevrouw Van Tongeren vroeg wat er in de poortjes is geïnvesteerd. Ik wil gezegd hebben dat de Kamer ieder halfjaar een voortgangsrapportage heeft gekregen over de investeringen van het FENS. Ik zie de heer De Rouwe heel stiekem een beetje ja knikken. Die halfjaarlijkse voortgangsrapportage heeft de Kamer gekregen omdat zij heel graag wilde volgen waar dat geld precies naartoe ging. Dat bedrag zou dus eigenlijk al bekend moeten zijn. Ik heb begrepen dat hiervoor 500 miljoen is gereserveerd. De Kamer beschikt dus al over het overzicht waar mevrouw Van Tongeren om vroeg.

Er moet inderdaad een vervoersbewijs gekocht worden voor het meenemen van een fiets in de trein. Er is een beperkte ruimte in de trein. Gratis vervoer van fietsen in de trein kan daarom knelpunten veroorzaken in volle treinen. Ik ben daar dus geen voorstander van.

Hiermee rond ik de beantwoording af.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb twee keer een vraag gesteld over boetes bij niet-inchecken als je een ov-jaarkaart hebt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb begrepen dat er op dat punt coullance wordt betracht. Ik wil nog wel even bekijken of ik deze vraag morgen kort schriftelijk kan beantwoorden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Het gaat niet om coullance. Als je voor het hele jaar al voor iets hebt betaald – je betaalt € 4.000 of soms nog meer om overal in het openbaar vervoer te mogen zitten – is het heel vreemd dat je dan überhaupt een boete kunt krijgen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Daar kom ik schriftelijk op terug. Ik wil niet dat we dit «afommelen» aan het einde van een AO.

De **voorzitter**: Ik noem de toezeggingen van de Staatssecretaris.

- De Staatssecretaris zal de Kamer informeren over de voortgang inzake de ov-chipkaart voor visueel gehandicapten. Is daar een termijn aan te koppelen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik weet niet of dat gesprek al gepland is. Zo niet, dan zal het in elk geval deze week gepland worden in mijn agenda. Direct daarna zal ik de Kamer berichten.

De **voorzitter**: Dank u zeer.

- De Staatssecretaris zal de Kamer informeren over het voorstel van het IPO en de SkVV over de uniformering van producten en tarieven en zal het IPO en de SkVV vragen om daarbij het idee mee te nemen om de tariefstijging te maximeren.
- De Staatssecretaris zal de intentieovereenkomsten voor de coöperatie achter TLS naar de Kamer sturen zodra zij ondertekend zijn; dat zal naar verwachting in het tweede kwartaal van 2014 gebeuren.
- De Staatssecretaris informeert de Kamer schriftelijk over de juridische aansprakelijkheid van de coöperatie.
- De Staatssecretaris zal de Kamer begin 2015 informeren over de uitkomsten van de evaluatie van verplichte groepsvorming op de taximarkt. In de tussentijd zal de Staatssecretaris nagaan of extra gemeenten willen aanhaken bij het experiment.
- De Staatssecretaris zal de Kamer een reactie sturen op het fietsenplan van D66. Is daar een termijn bij aan te geven?

Staatssecretaris **Mansveld**: Voor het mei-reces.

De **voorzitter**: Dat is ongeveer over twee maanden.

Er is een VAO aangevraagd, met als eerste spreker de heer Hoogland.

Sluiting 16.25 uur.