

Vergaderjaar 2016–2017

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 641

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 4 januari 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 8 december 2016 overleg gevoerd met mevrouw Dijkma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 15 september 2016 met de voortgangsrapportage Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) over de eerste helft van 2016 (Kamerstuk 23 645, nr. 635);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 15 september 2016 inzake het onderzoek naar incomplete transacties en de pilot enkelvoudig in- en uitchecken (Kamerstuk 23 645, nr. 636).**

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

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De griffier van de commissie,
Tijdink

Voorzitter: Belhaj
Griffier: Israel

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten: Belhaj, De Boer, Van Helvert, Hoogland en Smaling,

en mevrouw Dijkma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 14.09 uur.

De voorzitter:

Ik heet de Staatssecretaris en haar ambtenaren van harte welkom, evenals de mensen op de publieke tribune. Met de woordvoerders is afgesproken dat zij zich zullen houden aan vijf minuten spreektijd. Ik ga uit van twee interrupties in de eerste termijn. Ik zal zelf ook het woord voeren en dan het voorzitterschap tijdelijk overdragen aan een van mijn collega's.

De heer Hoogland (PvdA):

Voorzitter. Ik zal drie onderwerpen aanstippen. Het eerste punt is het openbaar vervoer in het algemeen. We zien een trend dat de brede doelluitkering (BDU) terugloopt, terwijl de ambities stijgen. Dat is niet zomaar op te lossen, maar het is wel een probleem, zeker als je bedenkt dat er in de grote steden veel rails liggen die extra onderhoudskosten met zich brengen. Hoe kunnen we er in de toekomst voor zorgen dat met de krapper wordende budgetten het onderhoud van het spoor dat in de grote steden ligt, toch op een goede manier vorm krijgt?

Daarbij moet je bedenken dat deze manier van reizen in de Randstad alleen maar zal toenemen. Een positief punt is dat de exploitatie ervan rendabel is. Graag een antwoord op deze wat ingewikkelde vraag. Er zou een vooruitblik op het openbaar vervoer komen. Wordt dit punt daarbij betrokken? Horen we daar nog van? Kan de Staatssecretaris daarop ingaan? Kan zij daarbij meenemen hoe de investeringsagenda van de Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie (REOS) zich verhoudt tot dat toekomstbeeld?

Wij praten twee keer per jaar over de ov-chipkaart. Soms wordt daarbij een stapje gezet en dan zijn wij tevreden voor de reiziger. Ik heb een brainstorm gehouden en daarbij werden dertien punten genoemd die beter kunnen. Ik vind ze alle dertien goed, dus ik ga ze alle dertien noemen. Ik heb niet de illusie dat we ze hier vandaag oplossen, maar ik ben wel benieuwd of er nog een stapje mogelijk is.

1. Waarom kun je niet met je ov-chipkaart betalen als je je fiets parkeert op het station? Dat zou toch moeten kunnen?
2. Waarom staan de ov-chippalen vaak op plekken waar je net niet langs moet en niet op plekken waar je wel langskomt? Dat zou toch beter moeten kunnen? Er is misschien aanleiding voor de NS om er via een app een kleine poll over te houden.
3. Waarom kun je niet een los treinkaartje kopen met 40% korting? Dan krijg je in de daluren een groep reizigers die nu niet standaard de trein neemt.
4. Waarom hebben we niet meer betaal- en oplaadpunten voor de ov-chipkaart buiten de stations? Nu sta je vaak met een lege chipkaart te kijken waar een paal is waar je die kunt opladen.
5. Waarom is het niet mogelijk om op een persoonlijke ov-chipkaart altijd te reizen op rekening? Nu moet je je zorgen maken of je wel genoeg saldo hebt.
6. Waarom kunnen de reiskosten voor de trein, de bus, de tram en de metro niet in één declaratieoverzicht verwerkt worden? Nu heb je vier bonnen en dan zou je ze allemaal op één blaadje hebben.

7. Waarom moet je altijd € 20 op je kaart hebben om te kunnen reizen? Dat is veel geld voor een gezin met vier mensen, want dat betekent dat er € 80 permanent gestald staat op de chipkaarten.
8. Waarom is het niet eenvoudiger om je abonnement, bijvoorbeeld een maandtrajectkaart, via het internet op te zeggen? Het internet, zeg ik tegen de ov-wereld, dat gaat nog eens groot worden.
9. Waarom is het niet mogelijk om meerdere NS-abonnementen op één kaart te laden. Bijvoorbeeld: je komt uit je werk en je gaat naar een andere plek dan je huis. Dan moet je eerst in je woonplaats uitstappen, uitchecken en dan weer inchecken met je privékaart, weer de trein pakken en doorreizen. Kortom, simpele oplossingen voor ingewikkelde problemen.
10. Waarom moet je elke vijf jaar een nieuwe ov-chipkaart kopen? Die kost € 7,50 en dat is soms best veel geld.
11. Waarom kun je niet als je een trajectkaart hebt maar buiten je traject reist, duidelijkheid krijgen over de kosten van de treinreis?
12. Waarom kan die verplichting om in en uit te checken niet wat anders worden ingericht? Waarom kunnen we niet stoppen met het beboeten van reizigers die een abonnement hebben en dat een keer vergeten?
13. In hoeverre is het mogelijk om de kosten voor het terugstorten van geld van de oude ov-chipkaart naar je eigen bankrekening, dus het terugkrijgen van je eigen geld, gewoon gratis te laten zijn?

Tot zover de ov-chipkaart. Dan kom ik op de taxi. We hebben net een brief ontvangen dat de APV bij Schiphol wordt gewijzigd. Ik heb gesproken met mensen die op Schiphol werken en die ook in de zaal zitten. Ik moet zeggen dat het altijd indringend is, als je mensen spreekt die die jungle elke dag in moeten, want zo beleven ze dat. Ik hoorde dat de praktijk toch anders is dan zoals wij het zouden willen hebben. Mijn vraag is wanneer Kerstmis dit jaar komt, want de Staatssecretaris zei ooit toe dat het voor kerst geregeld zou zijn. Ik vergeet altijd die datum. Eerste kerstdag is toch de 25ste? De vraag is dus: valt kerst weer op de 25ste of moeten we langer wachten? Ik maak er nu een grapje over, maar het is echt een serieus probleem.

En dan nog een punt dat eigenlijk te klein is om hier te noemen, maar als ik het niet noem, wordt het door niemand genoemd en dan blijft het voor altijd in de lucht hangen. Het gaat om de bushalte in IJzendijke. Ik weet dat de heer Van Helvert vorige week in Zeeland is geweest, dus hij mag «m inkoppen, als mijn tijd op is. Iedereen kijkt naar elkaar, maar uiteindelijk zijn de mensen de bushalte in het dorp kwijt. Rijkswaterstaat heeft de weg omgelegd en zegt er niet over te gaan. De busmaatschappij zegt dat zij zelf mag bepalen welke route zij rijdt en dat zij nu naar een halte rijdt die buiten het dorp ligt. De gemeente zegt dat zij er niet over gaat, maar dat de busmaatschappij bepaalt wat de route is. De provincie wil niks doen, want dat kost geld. Zo blijft er een probleem bestaan, waardoor iedereen die in IJzendijke woont, naar ver buiten het dorp moet lopen om in de bus te kunnen stappen. Dat zou anders kunnen.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Voorzitter. Ik sluit mij erbij aan dat het probleem in IJzendijke buiten-gewoon vervelend is voor de mensen die daar wonen. Alle partijen die ermee te maken zouden kunnen hebben, blijven naar elkaar wijzen voor de oplossing. Dat moet volgens mij wel anders kunnen. Net als de heer Hoogland vind ik dat je af en toe ook kleine zaken die niet opgelost worden, in de Kamer moet kunnen noemen. Zou de Staatssecretaris daarnaar kunnen kijken?

Ik hoorde heel veel vragen van de Partij van de Arbeid over de ov-chipkaart. Waarom zou je de metro, stadsvervoer en dergelijke niet op één kaart doen? Het gevaar bij deze Staatssecretaris is, als je ernaar vraagt, dat zij het binnen no time bij het ministerie wil onderbrengen. Ik

vraag haar wel om heel voorzichtig te zijn. Het is absoluut niet de bedoeling dat alles waarover ik een vraag stel, onder het ministerie moet komen.

Wij wachten inderdaad allang op de uitkomst van het single check-in/check-out-systeem. Dat blijft eigenlijk zonder resultaat, terwijl het technisch gezien absoluut mogelijk is. Dat hangt ermee samen dat de deelnemers de gegevens wel of niet wensen te delen. Wij zitten hier vooral voor de mensen die gebruikmaken van het openbaar vervoer. Voor hen is het van groot belang dat dit kan. Wij willen volgens mij allemaal dat je makkelijk kunt switchen tussen de vervoersmodaliteiten. Dan is het single check-in/check-out-systeem zeer noodzakelijk. Wanneer kunnen we verwachten dat dit georganiseerd is? Bij een aantal stations hebben vervoerders samen al één check-in/check-uit-paal, maar de Nederlandse Spoorwegen doen meestal niet mee. Hoe komt het dat dit bij de NS niet lukt?

Ik heb ook nog een vraag over de taxi's. We hebben al vaker gesproken over de ondernemersvergunning, die noodzakelijk is, maar € 1.500 kost. Is dat nog wel van deze tijd? Kunnen we deze niet per 2017 afschaffen? Als dat niet kan, kunnen de kosten dan omlaag? Deze vormen een grote drempel. De afspraak met Kiwa is dat het kostendekkend moet zijn. Volgens mij kan het niet dat je daar zo veel uren mee bezig bent dat het € 1.500 moet kosten. Een paspoort lijkt me het meest ingewikkelde document in Nederland. Het is ook ingewikkelder dan een ondernemersvergunning, en het is in elke gemeente goedkoper dan € 1.500.

Er is ook een controlesysteem dat taxibedrijven in Nederland hebben om de benodigde papieren van hun chauffeurs te kunnen controleren. In hoeverre is het mogelijk om bij het ministerie of bij een andere instantie te vragen of de papieren die een chauffeur zegt te hebben, nog steeds up-to-date zijn, kloppen en niet intussen zijn ingetrokken? Een taxibedrijf kan dat nu alleen vragen door de chauffeur alle passen te laten zien. Je kunt zeggen dat zij dat best kunnen doen, maar in de praktijk is dat wel ingewikkeld en het is misschien ook niet de meest betrouwbare manier. Is er een systeem waar alle passen in staan? Zo ja, waarom kunnen taxibedrijven daar dan geen gebruik van maken, in die zin dat zij bij een instantie kunnen vragen om even te checken of een pas nog steeds geldig is?

Voor ons is er onduidelijkheid over schadevergoeding in het ov. In artikel 8, lid 108 van het Burgerlijk Wetboek is bepaald dat vervoersbedrijven niet aansprakelijk kunnen worden gesteld voor schade van reizigers die als gevolg van een treinvertraging door welke oorzaak dan ook, tijdens of na het vervoer is opgetreden dan wel is veroorzaakt door welke afwijking van de dienstregeling dan ook. Bij airlines is dat wel het geval, maar in het Burgerlijk Wetboek staat specifiek dat dit voor treinen niet het geval is. Waarom is dat eigenlijk? Is dat wenselijk voor bedrijven die de reiziger op de eerste, tweede en derde plaats willen zetten?

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Als dat laatste zou betekenen dat je je geld terugkrijgt, kunnen we het wel vergeten in het ov, volgens mij. Hoeveel minuten heb ik trouwens, voorzitter?

De **voorzitter**:

Ik dank de heer Van Helvert en ik geef nu met genoeg mevrouw De Boer het woord. Zij heeft vijf minuten.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Voorzitter. Ik hoop op enige coulance. Excuses dat ik al begonnen was. Zondag gaat de nieuwe dienstregeling in. Wordt ervoor gezorgd dat de informatievoorziening op orde komt? Afgelopen woensdag heeft de Staatssecretaris het nieuwe station Utrecht geopend, dat prachtig is

geworden, ondanks alle andere geluiden die daarover zijn. Wij waren daarbij. Er zijn grote panelen in de hal, waarop allerlei reclame te zien is, maar ik mis informatiepanelen over vertragingen. Ik begrijp wel dat je niet à la minute informatie kunt geven over een geconstateerde vertraging, maar ik vraag aandacht voor een betere informatievoorziening op stations en in de trein, als er iets gebeurt. Volgende week gaat de nieuwe dienstregeling in, en de verwachting is niet dat dit allemaal in één keer goed zal gaan. De informatievoorziening is cruciaal voor de reizigers. Er zijn heel veel onderwerpen die ik langs wil gaan, zoals de Kennemerlijn. Vorige keer hebben we het er ook over gehad dat bepaalde treinen op deze lijn overvol zitten, vooral in de spits. Er zijn conducteurs op deze lijn die reizigers wanhopig oproepen om klachten in te dienen. In het vorige AO heb ik aan de Staatssecretaris gevraagd om aandacht te besteden aan de problematiek van de Kennemerlijn. Heeft zij daar ook aandacht voor gevraagd?

Onlangs konden we lezen dat NS-reizigers met een kortingskaart voor het reizen in de daluren op lange trajecten in veel gevallen kunnen fluiten naar hun korting, ook als zij het grootste deel van de reis buiten de spits afleggen. Ik vind het echt verbazingwekkend dat we dit technisch niet kunnen regelen, bijvoorbeeld met een systeem van achteraf betalen, zoals wij in de toekomst willen invoeren. Daarmee kun je een maandelijkse correctie toepassen op de uren waarop met korting wordt gereisd. Kan dit worden betrokken bij het proces om de ov-chipkaart te verbeteren?

Ik heb begrepen dat er een proef gaande is met single check-in/check-out op de Valleilijn, maar dat deze proef moeizaam is gestart. Dat geldt ook voor de openbaarmaking van reizigersdata. Dat is een speerpunt, maar dat komt maar niet van de grond. Met landen als Bulgarije en Griekenland, een rijtje waarin je niet genoemd wilt worden, is Nederland een van de weinige landen in Europa waar de informatie over reizigersaantallen niet openbaar is. Daar moet echt eens wat vaart in komen.

De heer Smaling en ik hebben onlangs gesproken met mensen die slecht ter been zijn of in een rolstoel zitten. Er vindt uitbreiding plaats van ondersteuning op stations van mensen die met een rolstoel graag de trein in willen. We hebben hier meerdere malen aandacht voor gevraagd, maar het lijkt er niet op dat op termijn ieder station voorzien wordt van die ondersteuning. Op afzienbare termijn moet op ieder station ondersteuning voor mensen met een rolstoel aanwezig zijn, zodat deze mensen in staat worden gesteld om van A naar B te reizen. Ik denk dat de heer Smaling hier ook zo over denkt.

Ik sprak onlangs met iemand van een bus- en taxionderneming die ook graag toegang wilde tot de ov-chipkaart. Volgens mij is dat een hartstikke goed idee. We willen ook het doelgroepenvervoer integreren in het openbaar vervoer. Hoe staat het daarmee? Je zou ernaartoe moeten dat zo'n bus- en taxionderneming ook toegang heeft tot de ov-chipkaart. Kan dat worden meegenomen bij het verbeterproces van de ov-chipkaart? Ik liet mij vertellen dat dit bedrijf al jaren bezig was en € 500.000 verder was om toegang te krijgen tot de ov-chipkaart. Als we het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer willen ontschotten aan de achterkant, moet je volgens mij aan de voorkant regelen dat je één betaalmiddel hebt, en dat is de ov-chipkaart.

Dan kom ik op de taximarkt, allereerst vanuit de optiek van de chauffeurs of de ondernemers. Bij een onjuiste registratie van arbeidstijden en rusttijden krijg je op de taximarkt € 4.400 boete. Hoe hoog zijn de boetes die busvandalen krijgen, bijvoorbeeld in Almere? Ik vind dat die boetes in geen verhouding staan tot die voor een ondernemer die dan € 4.400 boete krijgt. Het lijkt er wel op dat criminelen met minder weg kunnen komen. Daar wil ik toch wel aandacht voor vragen. Ook hierbij kun je bijvoorbeeld werken met een «strikes-systeem», waarbij je hogere boetes krijgt als je meer overtredingen op je naam hebt staan.

Ergernis nummer één bij de taxichauffeurs wordt gevormd door de updates van de boordcomputer taxi (BCT). Die updates blijken nog steeds niet foutenvrij te zijn. Er is al een versie 2.0 en we gaan nu toe naar een versie 3.0. De ondernemers moeten in feite steeds opnieuw betalen voor een update. Er staat niet in de wet dat een ondernemer eigenlijk een update moet hebben. Er staat slechts in dat ze zo'n BCT zouden moeten hebben. Dat ding is een crime; dat hebben we in de loop van de tijd al kunnen constateren. Maar dit staat nu eenmaal in de wet. Volgens mij moeten we de doelen vastleggen in de wet, niet dat er een BCT moet zijn. De Kamer had dat destijds niet zo in de wet moeten opnemen. Dat is een fout geweest en dat wordt nu breed gedeeld in de Kamer. Kunnen we niet tot een afspraak over een termijn komen? Die BCT is er nu eenmaal. Ondernemers hebben daarin geïnvesteerd. Kunnen we een termijn van een x-aantal jaren afspreken waarbinnen we van dat ding af kunnen komen? We moeten de doelen vastleggen in de wet. Ik weet van een ondernemer die helemaal naar Australië is gereisd om te bekijken of hij daar een betere BCT kon krijgen.

Ik ga in staccato nog een paar puntjes langs, voorzitter. Ik vraag u om enige coudance. Hoe staat het met het afschaffen van de overbodige jaarlijkse taxameterkeuring, de medische keuring? Ook de heer Van Helvert vroeg al aandacht voor de financiële drempel van € 4.000 voor mensen die taxichauffeur willen worden. Dat is echt belachelijk veel geld. Kunnen we niet de ondernemerskaart en de chauffeurskaart in elkaar schuiven, zodat mensen niet maar liefst € 4.000 moeten betalen om taxichauffeur te worden? Dan nog een vraag vanuit de klant gezien. Hoe staat het met de taxi's op Schiphol? Er zijn daar taxironselaars actief. Het zou daar voor 1 januari allemaal worden geregeld. Ik vraag de Staatssecretaris om daar bovenop te zitten om te kunnen garanderen dat het inderdaad voor 1 januari geregeld is. De vakantiedrukke komt er immers ook weer aan.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw De Boer van de VVD. U hebt een half minuutje spreektijd extra gebruikt. Dat zal ik in mindering brengen van de spreektijd van de heer Smaling van de SP ... Dat is een grapje.

De heer Smaling (SP):

Ach ja, «dat ken er nog wel bij».

Voorzitter. De SP doet af en toe onderzoekjes op lokaal niveau. Dat is vaak heel leuk. We laten daarbij een beroepsgroep aan het woord komen. De Amsterdamse afdeling van de SP heeft in dat kader de taxichauffeurs ondervraagd over allerlei punten die de taxibranche bezighouden. Dat heeft het rapport «De Amsterdamse taxichauffeur aan het woord» opgeleverd. Het is eergisteravond gepresenteerd op het Centraal Station. Hartstikke leuk. Er staat een aantal aanbevelingen in. Ik vat het kort samen. Er is de wens om het aantal taxi's te begrenzen. Men wil dezelfde regels voor de belmarkt en de opstapmarkt. Men wil een onafhankelijke beroepsinstantie. De handhaving is namelijk af en toe erg streng. Men wil daarbij beroep kunnen aantekenen. Men wil ook meer «stop and go»-plekken. Ik bied graag een exemplaar van het rapport aan aan de Staatssecretaris. Daarbij wil ik haar de vraag stellen of hier ook zaken in staan waar zij op landelijk niveau iets mee denkt te kunnen doen. Ik wil haar ook vragen op het rapport te reageren. Dat hoeft natuurlijk niet nu, stante pede.

De heer Hoogland (PvdA):

Wellicht ben ik te vroeg met mijn interruptie, voorzitter, want misschien licht de heer Smaling zijn plannen nog verder toe. Ik ken ze natuurlijk nog niet helemaal, want we hebben de voorstellen nog niet gehad. Ik las echter al ergens dat in het rapport staat dat er behoefte is aan een

beperking van het aantal taxi's in Amsterdam. De heer Smaling noemde dat net ook al even snel. Dat is gek genoeg op basis van mijn eigen waarneming wel heel begrijpelijk. Je ziet gewoon dat het overvol is op de taxistandplaats. Qua uitvoerbaarheid is dit echter een heel ingewikkeld voorstel. Dat weten we allemaal. Heeft de SP ook al een idee hoe dit precies zou moeten worden geëffectueerd? Ik kan me herinneren dat er ooit een situatie was waarin het aantal taxi's werd beperkt. Dat leidde toen ook weer tot heel veel problemen. Kan de heer Smaling dit dus nog wat toelichten?

De heer **Smaling** (SP):

Volgens de SP is een branche als die van de taxi's gebaat bij een zekere balans tussen vraag en aanbod. Als het aanbod namelijk onbeperkt kan groeien terwijl de vraag niet meebeweegt, gaat de kwaliteit in een branche als deze naar beneden, lopen de inkomsten terug en volgt een algehele lichte verloederung. Daar zijn de klanten niet bij gebaat. Voor heel veel toeristen is de taxi de eerste kennismaking met Nederland. Als zij Schiphol of Amsterdam Centraal verlaten, is het contact met de taxi-chauffeur vaak het eerste contact dat ze in Nederland hebben. Wij willen het liefst dat zij op een gastvrije manier worden benaderd. Daarom moet er in die branche een zekere mate van afstemming van vraag en aanbod zijn. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor de branche van de rijsscholen. Daar hoort inderdaad beleid bij waarbij niet alles helemaal aan de markt wordt overgelaten.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Hiermee herhaalde de heer Smaling eigenlijk de probleemanalyse. Hij herhaalde eigenlijk ook wat ik zelf al zei. Ik vroeg echter: hoe dan? Dat is een heel moeilijke vraag hoor. Ik ben het met de heer Smaling eens dat er problemen zijn en ik ben het ook eens met zijn analyse daarvan. Maar nu het hoe.

De heer **Smaling** (SP):

Dat is een goede vraag. Ik heb de Staatssecretaris hierover ook vragen gesteld en ik zou er graag wat langer over debatteren. Welke mogelijkheden zijn er om in te grijpen in zo'n markt? Hoe kunnen we ervoor zorgen dat dit niet helemaal wordt overgelaten aan de mensen die op die markt willen gaan opereren? Er zijn nu nieuwe aanbieders. Er is ongelijkheid in de belmarkt en de opstapmarkt. Er is ongelijkheid in de «stop and go»-markt. Dat is gewoon niet goed. Daardoor wordt er allerlei concurrentie gecreëerd die niet bevorderlijk is voor de uitstaling van de sector als geheel. De heer Hoogland vraagt hoe je dit moet aanpakken. Je zult de wet waarschijnlijk moeten aanpassen. Die vraag zal ik meteen ook bij de Staatssecretaris neerleggen. Er moet een bepaalde mate van regulering in die taxiwet komen waardoor dat uit te voeren is. Als je het namelijk allemaal aan de verschillende gemeenten overlaat, krijg je allerlei TTO's (vergunning Toegelaten Taxiorganisatie) waarin dan dingen wel of niet mogen. Het zou beter zijn als er op een generieke manier iets zou worden geregeld, waardoor dat beter gaat functioneren.

De **voorzitter**:

De heer Smaling vervolgt zijn betoog.

De heer **Smaling** (SP):

Ik wil ook graag een update over de vorderingen op Schiphol. Ik ben niet de enige die dat wenst. Hoe gaat het daar? Ik zei al dat we daarover een debat hebben gevoerd. Tijdens dat debat was er een schoonveegactie. Blijft het bij die ene schoonveegactie of gaat er meer gebeuren? Ik zie dat er een wijziging van de algemene plaatselijke verordening is voorzien. Geldt die voor de gemeente Haarlemmermeer of krijgt Amsterdam daar

ook nog iets mee te maken? Gaat het Rijk ook nog iets doen? Er zou mogelijk nog een aanpassing komen van de wet. Gaat dat gebeuren? Is dat zinvol? Is daar al zicht op? Je zou namelijk kunnen zeggen dat het op dit moment al met al té makkelijk is om taxichauffeur te worden. Daar vraagt de SP ook aandacht voor. Van een taxivergunning kunnen meerdere mensen gebruikmaken, terwijl er daarbij niet altijd wordt gecontroleerd of die mensen wel aan de eisen voldoen die wij stellen om taxichauffeur te worden. Dit is toch gewoon een beroep? Het moet toch niet zo zijn dat mensen taxichauffeur zijn als ze in een auto stappen en iemand van A naar B vervoeren?

De voorzitter:

U ontlokt hiermee een interruptie bij mevrouw De Boer, mijnheer Smaling.

Mevrouw De Boer (VVD):

Er is net door de SP een rapportje aangeboden. Wij hebben van de inhoud nog geen kennis kunnen nemen. Welke problemen wil de heer Smaling oplossen? Welke problemen zijn er volgens hem? Ik wil hierover graag meedenken. Hij zei net: het aanbod varieert en de vraag beweegt niet mee. Maar als het omgekeerde het geval is, hebben we volgens mij ook een probleem. De vraag varieert natuurlijk ook. Hoe wil de heer Smaling ervoor zorgen dat het aanbod zich daarbij aanpast? Welke problemen beoogt de heer Smaling op te lossen?

De heer Smaling (SP):

Ik kan herhalen wat ik net heb gezegd. De essentie van het probleem is dat het met de taximarkt gewoon niet goed genoeg gaat. De situatie op Schiphol springt er natuurlijk uit. Daarover heeft mevrouw De Boer het zelf ook gehad. Maar in andere steden zie je ook nieuwe aanbieders op de markt verschijnen terwijl de vraag gewoon niet voldoende meegroeit. Mijn vrees is dat de taximarkt in zijn geheel onderuitgaat als je niet een vorm van regulering in die sector gaat toepassen. Een van de zaken die daarmee te maken hebben, is de noodzaak om voldoende kwaliteit te kunnen bieden. Nu kunnen meerdere chauffeurs gewoon op één vergunning rijden. Er worden te weinig eisen gesteld aan de kwaliteit van de chauffeur. Je kunt daarvoor natuurlijk wel een aantal kwaliteitscriteria opstellen. Dat gebeurt nu te weinig. De SP vraagt dus om dit eens goed te bekijken en om meer eisen te stellen. Op die manier kunnen we ervoor zorgen dat taxichauffeurs de kwaliteit leveren die we graag willen. Mensen moeten goed en gastvrij vervoerd worden en de kwaliteit moet goed zijn.

Mevrouw De Boer (VVD):

Over de kwaliteit van de taximarkt had ik in mijn eerste termijn nog het een en ander willen zeggen, maar ik ben daar niet aan toegekomen vanwege de beperkte spreektijd. Ik had de suggestie willen doen om de kwaliteit van taxi's te gaan checken door het inzetten van mysteryguests of van slimme apps. Op die apps zou je klachten kunnen verzamelen en zo zou je inzichtelijk kunnen maken waar in de taximarkt kwaliteit wordt geleverd en waar niet. Is de heer Smaling bereid om op die lijn mee te denken? De VVD vindt het eerlijk gezegd natuurlijk een nogal absurd idee om het aantal taxi's te gaan reguleren. We reguleren ook het aantal bakkerijen of supermarkten in het land niet. Het reguleren van het aantal taxi's lijkt me nogal star. Als we dat gaan doen, gaan we volgens mij terug naar het sovjetsysteem.

De heer Smaling (SP):

Dat dit plan niet op veel instemming kan rekenen bij de VVD, verbaast me niet. Ik ben allang blij dat mevrouw De Boer een aantal suggesties doet

om dat onderzoek op te pakken. Dan komen we misschien toch nog ergens in het midden uit. Ik hoop in ieder geval dat ik bij mevrouw De Boer en bij de Staatssecretaris de belangstelling heb gewekt om deze situatie goed te bekijken. Ik doe gewoon een poging om bij te dragen aan het «welbevinden» van deze sector. Misschien kan ik het zo het beste samenvatten.

De voorzitter:

De heer Smaling vervolgt zijn betoog.

De heer Smaling (SP):

Onlangs stelde ik samen met mevrouw De Boer schriftelijke vragen over de toegankelijkheid van de treinen. Ik dank de Staatssecretaris voor de vlotte beantwoording van die vragen, die we nog niet zo lang geleden hebben ingediend. Ik wil er nog wel een andere vraag over stellen. Wat zou het kosten als je op elk station assistentieverlening zou invoeren en daarbij dan ook nog zou letten op de punctualiteit? Ik realiseer me dat ik nu wel om heel veel vraag, want het aantal stations groeit ook. Is dat echter in te schatten? In de schriftelijke vragen schrijft de Staatssecretaris dat dit nader onderzocht zou moeten worden. Gaat dat ook gebeuren? Dat is eigenlijk de kern van de kwestie.

Ik kom ook nog op het eenvoudig in- en uitchecken. Ik ving net op dat het daar eerder ook al over is gegaan. Dit loopt al lang. Is het niet zo dat de Autoriteit Consument & Markt (ACM) hierbij een rol speelt waardoor deze pilot eigenlijk nodeloos wordt vertraagd? Ik krijg het idee dat op dit vlak bij de ACM de M wel erg groot is en de C erg klein. Ik zou hierbij iets meer het belang van de consument, en iets minder dat van de markt willen zien. Dit is toch echt iets van algemeen belang. Voor zo'n pilot moet gewoon een breed draagvlak mogelijk zijn.

De SP merkt dat het met het busvervoer in de provincies steeds verder achteruitgaat. Veel buslijnen zijn of worden vervangen door belbusssystemen. Die belbussen worden vaak ook nog eens door vrijwilligers bestuurd. Wij maken ons zorgen over deze ontwikkeling, omdat hiermee de aantrekkelijkheid en fijnmazigheid van het openbaar vervoer wordt aangetast, maar ook omdat hierdoor het werk van buschauffeurs wordt verdrongen. Wat vindt de Staatssecretaris van deze ontwikkeling? We hebben bij provincies navraag gedaan. De lijsten van verdwenen buslijnen zijn lang en de belbus is in opkomst. Wij vinden dat een zorgwekkende ontwikkeling. Ik hoor graag een reactie van de Staatssecretaris. Op 14 maart heeft zij in de antwoorden op schriftelijke vragen van de SP geschreven dat zij dit aan de orde zal stellen bij de bestuurlijke overleggen. We hebben er echter nooit meer iets over vernomen. Hoe zit dat?

Voorzitter: Hoogland

Mevrouw Belhaj (D66):

Voorzitter. Afgelopen week werd er een onderzoeksrapport gepubliceerd dat de aandacht trok van in ieder geval mijn fractie. De Universiteit Utrecht heeft samen met het onderzoeksbureau Decisio onderzoek gedaan naar het belang van reiskosten van studenten. Uit het onderzoek blijkt dat reiskosten dé factor van belang vormen in de afweging die studenten maken tussen enerzijds gebruikmaken van het openbaar vervoer, en anderzijds gebruikmaken van bijvoorbeeld een ov-fiets. In de huidige situatie reizen studenten gratis met het openbaar vervoer, maar moeten ze betalen voor het gebruik van een ov-fiets. Van deze studenten zou 20% best bereid zijn om de ov-fiets te pakken als deze wat goedkoper zou worden. In plaats van de huidige € 3,35 zou zo'n fiets € 1 moeten kosten. Vanaf 2017 kost de ov-fiets zelfs € 3,85. De onderzoekers hebben het dus over € 1. Het zou natuurlijk geweldig zijn als zo'n maatregel de drukte in de spits zou verminderen, zodat niemand in het ov hoeft te staan.

Bovendien is fietsen gezond voor de fietser. En het is ook beter voor de luchtkwaliteit als mensen in plaats van met de bus, met de fiets gaan. Het is dus ook goed voor de gezondheid van anderen. Natuurlijk moet er wel goed gekeken worden naar de kosten en zouden er in ieder geval genoeg ov-fietsen beschikbaar moeten zijn. Is de Staatssecretaris bereid om de kosten en de baten van korting op een ov-fiets- of deelfietsstelsel voor studenten in beeld te brengen? Is zij bereid om in dit verband een pilot te starten, bijvoorbeeld in die zeer drukke studentenstad Utrecht?

Mijn fractie is blij dat de pilot met enkelvoudig in- en uitchecken op de Valleilijn volgend jaar eindelijk van start kan gaan. Een aantal andere woordvoerders heeft daar ook al vragen over gesteld. We zijn ook een beetje ongeduldig. Het wou van paaltjes waar je in verzeild raakt als je van de ene naar de andere vervoerder moet overstappen, zien we liever vandaag dan morgen verdwijnen. Maar het is goed dat de Staatssecretaris hier serieus mee bezig is.

Mijn collega Stientje van Veldhoven heeft gisteren samen met de heer Hoogland een mooi actieplan voor elektrisch rijden gepresenteerd. In dit plan hebben zij ook een aantal punten benoemd waarop de overheid het goede voorbeeld kan geven. Ik noem het stimuleren van elektrificatie van grootschalig vervoer door als voorwaarde in een concessie op te nemen dat in 2020 enkel nog volledig emissieloze bussen, taxi's en vervoerbusjes in de binnenstad mogen rijden. Daartoe moeten uiteraard gemeenten partnerschappen aangaan met bedrijven die verantwoordelijk zijn voor veel vervoerbewegingen in de binnenstad. Taxibedrijven en pakketdiensten rijden veel in de binnenstad. Ook dit soort bedrijven zouden het wagenpark zo snel mogelijk moeten kunnen elektrificeren.

Er zijn ook al mooie voorbeelden die bewijzen dat het kan. Het grootste deel van de taxi's op Schiphol rijdt elektrisch. Bij ongeveer de helft van alle taxiriten vanaf Schiphol naar het centrum van Amsterdam en andersom wordt nu op elektriciteit gereden. Die ritten zijn daarmee emissieloos. In onder andere Delft experimenteert PostNL, samen met de gemeente in het project Stadslogistiek. Pakketjes worden aan de rand van de stad verzameld en gaan vervolgens met compacte elektrische voertuigen de stad in. Er zijn nog tal van andere voorbeelden van elektrische distributie. Heineken rijdt met elektrisch aangedreven vrachtwagens. Deze voorbeelden motiveren in onze optiek andere bedrijven. De taxibranche en de grote distributeurs moeten geprikkeld worden om het wagenpark elektrisch te maken. Dit kan door afspraken te maken en te experimenteren. Is de Staatssecretaris bereid om afspraken te maken met veelrijders zoals taxibedrijven en pakketdiensten om hen te stimuleren het wagenpark zo snel mogelijk te elektrificeren? Is zij bereid om overheden te stimuleren, bij openbare aanbestedingen emissies van het vervoer een prominente plaats te geven? Is zij verder bereid om samen met andere overheden succesvolle experimenten met elektrische distributie in binnensteden grootschalig uit te rollen?

In het verleden heeft mijn fractie vaker gevraagd naar de mogelijkheid om je tweedeklaskaartje in de trein op te waarderen naar een eerste klaskaartje via een incheckpaal of via de conducteur. Dit kan handig zijn als je ziet dat het druk is, of als je gewoon even rustig wilt zitten of ongestoord wilt werken. Als mensen die keuze in de trein kunnen maken, verlicht dat ter plekke ook de druk op de tweede klas. In onze optiek zou dat een win-winsituatie opleveren. Is de Staatssecretaris bereid om te onderzoeken hoe we de eerste klas op deze manier toegankelijker kunnen maken en daarmee ook de totale capaciteit van de trein beter kunnen benutten?

De voorzitter:

Dank u wel. Ik schors de vergadering voor ongeveer een uur, want in de plenaire zaal gaan de leden van de Tweede Kamer stemmen. Dat gaat

altijd voor. Als we gaan stemmen, kun je alles uit je handen laten vallen. Om ongeveer 15.40 uur zal de Staatssecretaris gaan antwoorden.

De vergadering wordt van 14.41 uur tot 15.40 uur geschorst.

Voorzitter: Belhaj

De voorzitter:

Dames en heren, wederom van harte welkom. De leden hebben allemaal deelgenomen aan de stemmingen. Dat moest gebeuren. Ik dank u voor uw geduld en voor het feit dat u er nog bent. Wij gaan nu beginnen aan de termijn van de Staatssecretaris, die de gestelde vragen zal beantwoorden en wellicht nog een reflectie zal geven.

Staatssecretaris Dijkma:

Voorzitter. Ik wilde mijn antwoord in drie blokken indelen. Ik wil allereerst antwoorden op algemene vragen en op vragen over het openbaar vervoer. Vervolgens ga ik in op de ov-chipkaart en last but not least op het taxivervoer.

De heer Hoogland zei dat ik werk aan een Toekomstbeeld openbaar vervoer. Dat klopt. Hij vroeg mij of ik daar alvast iets over kon zeggen. Wij hebben op 15 december aanstaande een extra OV en Spoorafel gepland. Daar zullen wij een document bespreken waar door allerlei betrokken partijen heel hard aan is gewerkt. Die visie moet dus nog worden vastgesteld. Ik kan op dit moment dus nog niet in detail treden over de resultaten ervan. Ik kan wel een aantal kernpunten noemen. Wat je ziet, is dat wij inzake de toekomst van het openbaar vervoer steeds meer vanuit de reiziger gaan denken en steeds meer vanuit de modaliteit. In de andere blokken ga ik nog wel in op vragen over het taxivervoer en bijvoorbeeld krimpgebieden, maar men moet bedenken dat het echt noodzakelijk is om veel meer vanuit de reiziger te gaan kijken. De reiziger trekt zich bij een van deur-tot-deurbenadering niet zoveel aan van de modaliteit waarin hij zich precies bevindt. Hij kiest gewoon voor kwaliteit, snelheid, gemak en comfort. Dat is een uitgangspunt in het debat. We moeten kijken naar de beste collectieve voorzieningen in heel drukke gebieden – ik zeg het alvast tegen de heer Smaling – maar wij moeten ook nadenken over krimp. Wat zijn op dat vlak nou «state of the art»-mogelijkheden? Daarbij moet je vooral kijken naar bijvoorbeeld innovatie, nieuwe technieken en nieuwe arrangementen. Het is verder zeer noodzakelijk om de schotten in de financiering die er nu nog zijn, zo veel mogelijk weg te halen. Daar gaan we ook mee experimenteren. Dat is ook voor de lokale overheden een nieuwe mogelijkheid om meer te doen met toch steeds krimpende budgetten. Naar ik meen stelde de heer Hoogland dat ook terecht. Dat is wel nodig.

Er is specifiek gekeken naar de REOS. De heer Hoogland vroeg daarnaar. Wij gaan daarin ook in op de bereikbaarheid van de vijf grote steden, van de G-4 en Eindhoven, maar het gaat om meer dan dat. Wij kijken ook juist naar de gebieden met een lege laatste bus. Ik zag hem dit weekend weer: bus 64 van Oldenzaal naar Ootmarsum. Deze bus rijdt twee, drie of vier keer per dag of zo. Hij is groot, maar wel leeg. En dat is exact het probleem. Dat is voor niemand een heel aantrekkelijke optie. Je moet echt gaan nadenken over systemen van vervoer die veel kleinschaliger, maar wel hoogwaardig zijn. Dat kan ook heel goed taxivervoer zijn, maar dan wel in een openbaarvervoersarrangement. Volgens mij moet je over dat soort nieuwe concepten nadenken.

De heer Smaling (SP):

Het punt dat de Staatssecretaris inbrengt, is zeker goed. Ik zie die bussen ook weleens. Is voldoende bekend hoe leeg die bussen zijn en waar dat aan ligt in de regio's waar dit een punt is? Zijn er al krimpgebieden waar

men een goede oplossing heeft gevonden die een optie kan zijn? Wij hikken een beetje aan tegen de inzet van vrijwilligers omdat wij die zien als verdringing van een deel van de arbeidsmarkt. Dat is voor ons toch een punt.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Op het punt van de inzet van vrijwilligers kom ik later in dit blok nog specifiek terug. Dit is natuurlijk decentraal georganiseerd. Deze discussie voeren wij in het kader van het Toekomstbeeld met de decentrale overheden en anderen. Zij zijn degenen die hierbij straks de lead moeten nemen. Zij denken nu inderdaad over dit soort dingen na. Ik heb niet meteen een voorbeeld in mijn achterzak van iets wat zo briljant is dat het de toekomst heeft. Het hangt ook een beetje van het gebied af. Ik kan me heel goed voorstellen dat je het in de Achterhoek echt anders oplost dan bijvoorbeeld in Oost-Groningen. De lokale overheden moeten uiteindelijk de keuzes maken. Wat wij doen, is met elkaar een aantal uitgangspunten vastzetten: waarover moet je sowieso gemeenschappelijk spreken en nadenken en welke betekenis heeft dat? De moderne samenleving gaat ons wel helpen, want burgers worden steeds bereikbaarder en mondiger via apps en al die andere zaken. Tezamen met het aanbod van vervoerders moet dat tot nieuwe ideeën en concepten leiden. Ik ben daar een groot voorstander van.

De heer **Smaling** (SP):

De grote plattelandsgemeenten zonder stad hebben zich al verenigd in de P10. Zo heet het geloof ik. Daarin zitten gemeenten uit de kop van Noord-Holland en gemeenten zoals Bronckhorst en Berkelland, maar ook gemeenten uit Drenthe, Groningen, Friesland en Zeeuws-Vlaanderen. Heeft het zin om een kleine quickscan uit te voeren om na te gaan hoe zij het oplossen of zouden willen oplossen? Hier moet immers iets op gevonden worden waar iedereen mee verder kan.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Met al deze vertegenwoordigers van decentrale overheden hebben wij het debat over het Toekomstbeeld gevoerd. Ik was bijvoorbeeld aanwezig bij een sessie in Madurodam, niet omdat wij klein denken, want wij denken groots, maar het was wel in een mooie setting. Daar voerde men dit soort discussies met elkaar en kon men ook ervaringen en cijfers uitwisselen. Ik weet niet of het zin heeft om nu een quickscan te doen, maar ik weet wel dat de toekomstagenda bedoeld is als discussiestuk. Dat moet dus niet worden gezien als de oplossing, punt. Ik hoop eigenlijk dat wij door het lanceren daarvan de komende maanden de tijd nemen om dit met elkaar veel dieper te verkennen. Dat is in feite wat de heer Smaling aan mij vraagt. Uiteindelijk zullen wij ons realiseren dat sommige besluiten hier genomen dienen te worden en dat andere echt op het decentrale niveau genomen dienen te worden. Ik hoop dat het Toekomstbeeld dit type discussies nog verder aanjaagt. Daar zijn we allemaal op uit. De heer Smaling stelde een vraag over de belbussen.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Valt het doelgroepenvervoer ook onder dit blokje?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Nee, dat komt echt nog. Ik was nog maar net met dit blok begonnen.

De **voorzitter**:

Het was toch een interruptie. Grapje!

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik ga gauw verder. Zoals gezegd, gaan de decentrale overheden over de invulling van de regionale bereikbaarheid. Je ziet dat men zelf naar effectieve en efficiënte oplossingen zoekt omdat de bekostiging van het regionale openbaar vervoer onder druk staat. Er zijn diverse vormen van de belbus, zo heb ik begrepen. In het Toekomstbeeld openbaar vervoer gaan wij ook op dit soort ontwikkelingen in. In de loop van het afgelopen jaar hebben wij op verzoek van de heer Smaling aan de vervoersregio's gevraagd om aan te geven of er echt sprake is van werkverdringing. Dat hebben wij ook gedaan naar aanleiding van Kamervragen die de heer Smaling samen met de heer Ulenbelt heeft gesteld. De decentrale overheden hebben hierop geantwoord dat van verdringing geen sprake is. De heer Hoogland heeft mij gevraagd meer inzicht te geven in de bijdrage van de BDU-oplossingen voor de bereikbaarheidsproblemen. Zoals gezegd, is de BDU is een gebundelde doeluitkering. Deze is nu voor een belangrijk deel ingevoegd in het Provinciefonds. Daarbij gaat het om een bedrag van circa 1 miljard. Voor de twee metropoolregio's is er nog sprake van een aparte BDU. Die is circa 900 miljoen. De afwegingen die decentrale overheden maken inzake hun verkeer- en vervoertaken zijn echt aan hen. Het Rijk is daar niet bij betrokken, maar wij hebben wel gezamenlijke ambities. Dit komt op het punt van duurzaamheid nog terug. We voeren natuurlijk ook voortdurend de bestuurlijke overleggen MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Ook daar zien wij elkaar en spreken wij over dit soort zaken.

Ik ga in op de integratie van het doelgroepenvervoer. Ik zei er net al iets over. Het is heel belangrijk dat mensen van A naar B kunnen reizen zonder dat zij na moeten denken over indicaties, regelingen, loketten en instanties. Ook mensen met een mobiliteitsbeperking willen regie over hun eigen mobiliteit. Dat is een heel belangrijk uitgangspunt. Samen met Martin van Rijn, de Staatssecretaris van VWS, werk ik heel hard aan dit onderwerp. Samen met decentrale overheden, reizigersorganisaties en vervoerders werken wij aan een actieprogramma. Dat wordt een belangrijk onderdeel van de implementatie van het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap. Op dit moment wordt hier door een kwartiermaker aan gewerkt. Naar ik meen, heeft de Staatssecretaris deze kwartiermaker aangesteld. Daarbij gaan wij veel meer bekijken hoe wij pilots van de grond kunnen krijgen. Naar ik meen, wordt erover nagedacht om in Noord-Nederland te beginnen met het ontschotten van de budgetten. Dat zal mevrouw De Boer deugd doen. Wij willen daarmee echt een bijdrage leveren aan de ontwikkelingen.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Bedankt voor de stukken. Tijdens de stemmingen had ik nog even de tijd om de stukken die vanmorgen waren binnengekomen, snel te lezen. Uiteraard heb ik goed opgelet bij de begroting voor I en M, maar tussendoor had ik nog wel even tijd. In de stukken wordt bijvoorbeeld ook West-Friesland genoemd, waar men de verschillende vervoerssoorten heeft «ontschot», om het zo maar te zeggen. Dat is een heel mooi voorbeeld. «Ontschot» vind ik een beetje een raar woord, maar goed. Men heeft de vervoerssoorten in elkaar kunnen vlechten. Dat heeft ook te maken met de mogelijkheid om deze op enig moment gezamenlijk aan te besteden. Het blijkt dat taxi-, bus- en touringcarbedrijven daarin ook een heel goede rol kunnen spelen. Zij hebben zelf een regiecentrale en via die centrale kunnen zij een stukje van de regie van overheden overnemen. Dat zijn best practices. Zij hebben verder een mooi bonussysteem. Ik heb hun eens gevraagd hoe zij een en ander nu afrekenen. Dat is heel lastig, want je krijgt per aanbod betaald. Doet een bedrijf het goed, dan krijgt het er nog iets bovenop. Het is goed dat er pilots zijn, maar de best practices die er al zijn, kunnen hierbij ook worden betrokken. Kun je die bijvoorbeeld ook landelijk uitrollen? Is dat misschien mogelijk? West-Friesland wordt

trouwens in het rapport genoemd; laat ik er dat ook bij zeggen, maar ik vond deze twee voorbeelden er niet in terug.

Staatssecretaris Dijkma:

Het korte antwoord is: ja.

Mevrouw De Boer en de heer Smaling hebben gevraagd of er meer assistentie kan komen op de stations. De heer Smaling vroeg mij in het bijzonder om eens in beeld te brengen wat het kost om assistentie op alle stations te realiseren. Het is natuurlijk het mooist als mensen ook zonder assistentie gebruik kunnen maken van het vervoer, want dat is pas echte vrijheid, maar dat is nog niet in alle gevallen mogelijk. Assistentie zal ook vaak nodig blijven om in intercity's te komen, want deze treinen hebben een hoge instap. Er wordt natuurlijk wel gewerkt aan vervanging van materieel, maar dat verloopt nog niet in een zodanig tempo dat je op elk station zonder assistentie in elke trein kunt komen. Op dit moment verleent de NS op ruim 40% van de stations assistentie. Gedurende deze concessieperiode komen er 45 nieuwe stations met assistentie bij. Ik hecht eraan om te zeggen dat NS met deze uitbreiding verder gaat dan hetgeen in de concessie was overeengekomen. De NS voert dit echt ruimhartig uit. Daar wil ik de NS een groot compliment voor geven, want dat vind ik heel mooi. Wij willen inderdaad samen met ProRail nagaan hoe groot het resterende probleem nog is en of er mogelijkheden zijn om dat aantal stations nog verder te vergroten. Daarbij zullen wij ook naar de kosten kijken. Dat blijft natuurlijk wel een lastig aspect, want het geld groeit helaas niet aan de boom. Het is dus iets wat wij scherp in het vizier hebben, maar het is ook iets wat niet zomaar is geregeld. Dit is echter wel de inzet.

Mevrouw De Boer (VVD):

Ik sluit mij aan bij de complimenten aan de NS. De NS is hier voortvarend mee bezig. Je kunt niet zomaar van vandaag op morgen al die treinen aanpassen. Dat is absoluut waar, maar misschien moeten wij het omkeren en onderzoeken wat ervoor nodig is om op al die stations assistentie te kunnen bieden. De Staatssecretaris heeft daar nu geen antwoord op en dat snap ik, maar misschien kan daar in het vervolg naar worden gekeken. Dan kan door deze Kamer of in een volgend regeerakkoord misschien de keuze worden gemaakt om dat toch te doen. Misschien is dat mogelijk.

Staatssecretaris Dijkma:

Wij kunnen daar misschien geen gedetailleerde, maar wel een grofmazige inschatting van maken. Dat brengen wij voor de Kamer in beeld.

Ik ga in op de inchecktijd voor dalurenkorting. Om een lang verhaal kort te maken: de NS mag zelf de tariefstelling en de voorwaarden die daaraan zijn verbonden bepalen. De NS moet dat natuurlijk wel doen in overleg met consumentenorganisaties in het Locov (Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer). Het is altijd al het beleid van NS geweest om begintijdstippen bepalend te laten zijn voor de hele reis. Het is ook nooit de bedoeling geweest om bijvoorbeeld via tussentijds uit- en inchecken het tarief van een reis te veranderen. NS maakt het systeem in principe eenvoudiger. Reizigers betalen voor hun hele reis altijd hetzelfde tarief, hetzij het spits- hetzij het daltarief. Dat geldt ook bij reizen op rekening. Als je vanuit een daltarief incheckt en nog een stukje in de spits komt te zitten, heb je daar ook voordeel van. Op 18 maart 2016 heeft NS een adviesaanvraag bij de reizigersorganisaties uitgezet. Op 18 april is er positief gereageerd. Op 24 mei heeft NS het besluit gemeld. Dit is dus gewoon een done deal.

Velen hebben eerder gevraagd naar de Kennemerlijn. Mevrouw De Boer vroeg mij om daar nog even naar te laten kijken. Het is mijn bedoeling om de Kamer daarover nog informatie te doen toekomen voor het algemeen overleg Spoor op 20 december. We kunnen dan breder over de dienstre-

geling spreken. Ik zal dan ook ingaan op de problemen rond de Kennerlijn. Dus als u het goed vindt, doe ik dit niet vandaag, maar nog wel vóór de kerst. In dat debat kan ik dan alsnog worden bevraagd als het niet bevalt.

De heer Van Helvert heeft gevraagd naar de aansprakelijkheid voor treinvertraging en het Burgerlijk Wetboek. Voor de trein geldt een geld-terug-bij-vertragingregeling, dus er is eigenlijk al sprake van een specifieke regeling. En dan heeft het, om het even kort door de bocht te zeggen, eigenlijk niet zo veel zin om het nog weer anders te doen, omdat dit in principe al is geregeld voor waarover we het nu hebben.

Mevrouw Belhaj vroeg of het niet mogelijk moet zijn om in de trein met een tweedeklaskaartje te beslissen om bij te betalen om alsnog in de eerste klas te kunnen reizen. Ik weet niet of dat kan. Ik ben bereid om dat na te vragen. Je moet daar wel heel voorzichtig mee zijn, want je lokt daarmee strategisch gedrag uit. Voor je het weet, vinden mensen dat dit ook andersom moet kunnen. Ik zit niet in de backoffice, maar ik kan me zomaar voorstellen dat die mensen daar niet heel blij van zouden worden. Ik wil dit wel navragen en daarover in mijn gesprekken met NS een balletje opgooien, maar dat komt dan waarschijnlijk met kerende post keihard terug. Dat laatste was een winstwaarschuwing.

De heer Hoogland kreeg hardop steun van de heer Van Helvert voor de prangende kwestie rond de bushalte IJzendijke. Ik snap het wel, want je baalt als je een eind moet omlopen. Ik kan hier echter weinig aan doen. Het punt is nu gemaakt, er is aandacht voor gevraagd, maar in een gedecentraliseerd systeem is dit echt iets waar Statenleden naar hartenlust op moeten losgaan. Ik weet zeker dat de heer Hoogland hen daartoe kan aansporen, dus succes! Misschien had ik dat laatste beter niet kunnen zeggen, want dat zou uitlokking kunnen zijn. Ik ga dus maar gauw door.

De heer Hoogland had een vraag over de ov-chipkaart: hoe kunnen we het reis- en betaalgemak verder verbeteren? Hij heeft in een moordend tempo dertien punten ter verbetering voorgesteld. Dat was weliswaar niet met een nietje en een prachtig plasticje eromheen, maar ik zie ze bijna als een initiatiefwetsvoorstel. Ik ben het ermee eens dat het belangrijk is dat er blijvend wordt gekeken naar mogelijkheden om het gebruiksgemak met de ov-chipkaart te verbeteren. Aan een aantal van de genoemde voorstellen wordt inmiddels gewerkt. Die € 7,50 is bijvoorbeeld al onderwerp van gesprek. Ik stel hem dus voor om zijn voorstel ter bespreking in te brengen voor de werkagenda van het NOVB (Nationaal Openbaar Vervoer Beraad) in 2017. Dat betekent niet dat daardoor al die voorstellen meteen een definitief onderwerp van gesprek worden en allemaal zullen worden overgenomen, maar er zitten interessante suggesties bij. Ik zal er een noemen: het fietsparkeren betalen met de ov-chipkaart. Ik vind dat soort zaken echt interessant. Laten we dus even heel goed bekijken welke makkelijk zijn uit te voeren, welke wat lastiger zijn en welke we niet gaan doen. In het voorjaar, na de bespreking van die werkagenda, kom ik daarop schriftelijk bij de Kamer terug. Ik begrijp dat dit een goede deal is.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ja. Mag ik hier nog één ding aan toevoegen? Dat zal in de tweede termijn tijd schelen.

De **voorzitter**:

Ga uw gang, meneer Hoogland.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Er was een voorbeeld waar ik echt superenthousiast over was. Ik verbaasde me erover dat een ondernemer zo iets wel kon, maar een ov-bedrijf kennelijk minder gemakkelijk. De heer Waldvis heeft gewoon

een zakelijk contract met NS gesloten. Hij heeft ov-chipkaarten in hotels in Amsterdam laten leggen. Die kun je voor € 3,50 leasen en daarna moet je ze terugbrengen. Zo kan iemand via zijn creditcard achteraf zijn reizen door heel Nederland betalen. De overheid en de vervoersbedrijven hebben er jaren over gedaan om te regelen dat je vanaf Schiphol met de trein kunt en daarna nog met het GVB kunt reizen. Ik vind het schitterend dat die meneer een creditcard aan die kaart heeft gekoppeld. Men rekent achteraf af, als men terug is in zijn thuisland. Dit is vooral voor expats, dus niet voor iedereen. Die kaart ligt dus in hotels. Die man verdient aan zijn zakelijke contract en aan het verhuren van die kaarten. Ik vind het fantastisch. Wat vindt de Staatssecretaris hiervan?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Het klinkt goed; ik kan niet anders dan dat onderschrijven. Maar nogmaals, laten we vooral naar dit soort voorbeelden kijken en bezien hoe ver we ermee komen. Natuurlijk heeft het best lang geduurd voordat iedereen in de goede samenwerkingsstand zat, maar daar zitten we nu volgens mij in. We zullen dus sneller moeten kunnen komen tot voorstellen voor een aantal van die lastige vraagstukken. Niet alles zal kunnen, maar laten we dit vooral bekijken vanuit een wat-kan-er-wel-houding. Als iedereen met zo'n houding aan tafel zit, kun je met elkaar best veel bereiken.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik ben het daarmee eens. Ik zal zijn visitekaartje nog even naar het ministerie sturen. Hij zegt zelf dat hij dit fikst.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Hij fikst het dus. Ik mag dat graag horen.

Mevrouw Belhaj sprak over de pilot voor de ov-fiets voor studenten. Ik kan me heel goed voorstellen dat zij daar enthousiast van wordt. Studenten op de fiets zijn een interessant idee, zeker in het kader van spitsmijding. Het is overigens geen gratis idee. Het reizen van studenten ligt in principe bij de Minister van OCW. Ik kan dit wel inbrengen bij de Taskforce Beter Benutten Onderwijs en Openbaar Vervoer, waarin wij met OCW aan tafel zitten. Wat zou dit betekenen, hoeveel mogelijkheden ziet men nu, wat zou het kosten en levert het ook nog iets op? Ik durf dat nu allemaal niet te zeggen, maar ik zal dit voorstel inbrengen. De Kamer leest er dan over terug in een voortgangsbrief over het een of ander. Ik zeg dit zo, om te voorkomen dat ik al te veel brieven ga schrijven. Af en toe maak ik me zorgen over de omloopsnelheid van mijn brieven. Ik moet namelijk ook nog tijd hebben om die zelf te kunnen lezen op werkdagen; voor mij zijn dat overigens bijna alle dagen van de week.

Er zijn een paar dingen te zeggen over het enkelvoudig in- en uitchecken, waar vele vragen over zijn gesteld. Dat is echt mooi, want de start van die pilot was al een jaar een hiccup voordat ik deze portefeuille had. In maart 2017 starten NS en Connexxion met de pilot. Ik wijs de heer Van Helvert er dus op dat NS gewoon meedoet. De pilot bestaat uit maar liefst drie proeven. Daarom duurde het ook even wat langer, want we wilden de pilot graag wat verbreden. Ten eerste gaat het om plannen van de reis op basis van gps en deze betalen met een e-ticket. Ten tweede is er het innovatieve van «tap in, be out»-concept, wat betekent dat de reis wordt geregistreerd door gebruikmaking van gps op de mobiele telefoon. Het derde is achteraf betalen met de ov-chipkaart en bekijken met welke vervoerder is gereisd. Werkt het op die manier? We gebruiken de resultaten van de pilot als input voor een mogelijke landelijke uitrol. Natuurlijk begrijp ik de wens om dit landelijk uit te rollen, maar dat is geen gemakkelijk traject, omdat we er in de huidige systematiek nu eenmaal van uitgaan dat iedere reiziger per vervoerder afrekent. Binnen het NOVB wordt hier heel hard aan gewerkt. TNO is bezig met een onderzoek naar

technieken die verder nog zouden kunnen worden gerealiseerd. Begin 2017 start een onderzoek naar de kosten en baten. Na bespreking in het NOVB gaat het totale pakket resultaten naar de Kamer. De heer Smaling vroeg nog specifiek naar de rol van de Autoriteit Consument & Markt, de ACM. Die heeft hier inderdaad naar gekeken en denkt mee. Soms is dat lastig, omdat ze de «C» van «Consument» soms wat zwaarder moet laten wegen dan «M» van «Mededinging». Het lastige voor de ACM is dat mededinging in haar ogen ook een consumentenzaak is. Die zaken lopen dus in elkaar over. Het punt is dat de ACM onafhankelijk is, dus wij hebben daar geen invloed op. Wij proberen het natuurlijk wel met goede voorstellen en soms met beleidsregels, waarmee ik de in loop der jaren wat ervaring heb opgedaan, maar in the end is het aan de ACM om te bepalen of zij denkt dat dit past binnen de Europese mededingingswetgeving.

Mevrouw De Boer vroeg naar de stand van zaken rond de mobiliteitskaart-aanbieders bij Trans Link Systems. Mobiliteitskaartaanbieders als XXlmo en Mobility Mixx hebben bij Trans Link de status van bedrijfskaartaanbieders. Andere dienstverleners kunnen die status ook aanvragen. Daarmee kunnen zij een zakelijke ov-chipkaart met eigen ontwerp distribueren en zakelijke diensten verlenen. Reizen op saldo staat standaard op de kaart, maar ook andere producten als reizen op rekening en abonnementen en trajectkaarten kunnen op basis van afspraken met Trans Link en de vervoerders op de kaart worden gezet. De bedrijfskaartaanbieders maken net als de vervoerders deel uit van de klantenraad van Trans Link. Er zijn afspraken gemaakt over de voorwaarden waaronder zij reizen op rekening kunnen kopen. Over de verkoop van kortingsabonnementen worden nu gesprekken gevoerd met individuele vervoerders. De Kamer weet dat Ecorys daarnaar onderzoek heeft gedaan. Daarover hebben we eerder gedebatteerd en ik denk niet dat we dat debat nu moeten overdoen. Mijn conclusie was toen dat de positie van de mobiliteitskaartaanbieders niet in de wet hoeft te worden geregeld. Ik heb de ACM wel gevraagd om uiterlijk op 1 december 2017 een scan uit te voeren van de betaalmarkt in het openbaar vervoer, zodat we zicht kunnen houden op de ontwikkelingen. Dit heb ik al op 16 juni van dit jaar toegezegd. Bij die scan wordt ook de toegang van mobiliteitskaartaanbieders tot de diensten van Trans Link betrokken.

Het laatste punt in dit blok is de openbaarmaking van data. Actuele reisinformatie is sinds maart jongstleden in real time beschikbaar als open data. In het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad zijn afspraken gemaakt over de beschikbaarstelling van de niet-privacygevoelige ritdata. De geaggregeerde ritdata per vervoerder zijn beschikbaar. Ten behoeve van de combinatie van ritdata tot reisdata wordt in het ov-beraad de informatiehuishouding ontworpen. Ik heb er vertrouwen in dat de partijen vóór 2018 een adequaat informatiesysteem zullen realiseren. Als dat niet lukt, zal ik conform de motie-De Boer/Van Veldhoven (23 645, nr. 630) wetgeving overwegen. Dat is eigenlijk wat we hebben afgesproken.

Ik kom nu bij het laatste blok: de taxi. Allereerst dank ik de heer Smaling voor het rapport, dat ik uiteraard met interesse zal lezen. Ik zeg hem toe dat ik erop terugkom als ik de Kamer informeer over de uitkomst van de evaluatie van de Toegelaten Taxi Organisaties, de TTO's. Dus met zijn goedvinden zal ik daarin een reactie op dit rapport meenemen.

Nu Schiphol. Ik heb de Kamer aan het eind van de ochtend hierover een brief gestuurd. Ik denk niet dat ik hoeft te herhalen dat dat gedoe met die ronselaars echt zo snel mogelijk afgelopen moet zijn. Ik heb dat eerder gezegd en het gaat nu ook gebeuren. De gemeente Haarlemmermeer bereidt een wijziging van de APV voor. Die is echt noodzakelijk om het probleem te kunnen oplossen. Wij hebben de gemeente geholpen met juridische expertise. Uiteraard is het uiteindelijk wel de bevoegdheid en ook de verantwoordelijkheid van de gemeente om daadwerkelijk tot een wijziging over te gaan. Ik kan haar daarin niet overrulen. Op 20 december

aanstaande zal het college een besluit nemen. Ik heb van de gemeente begrepen dat deze dan meteen in werking treedt, maar dat ze daarvoor wel tot 1 februari 2017 nodig heeft. We hebben afgesproken met de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport), waarmee ik deze week nog aan tafel heb gezeten, dat tot die datum in ieder geval periodieke veegacties zullen worden georganiseerd. De ILT en de KMar zullen daarbij zichtbaar en effectief worden ingezet.

De gewijzigde APV zal gelden vanaf 1 februari en daarmee zal dat ronselen goed kunnen worden aangepakt. De gemeente Haarlemmermeer denkt na over aanvullende langetermijnmaatregelen om het taximodel voor Schiphol te verbeteren. Ik heb eerder gezegd dat ik helemaal geen principiële tegenstander zou zijn van een verdere wetswijziging. De heer Smaling vroeg mij daarnaar. Sterker nog, daar ben ik voor, maar in principe hoeft dat niet omdat de gemeente net als Amsterdam een TTO-systeem zou kunnen maken. Dat wil men daar ook, maar dat kost tijd. Het is niet meteen geregeld, omdat je zoiets ook juridisch heel goed moet afrechten om te voorkomen dat je nat gaat. Om die reden duurt het dus iets langer om die APV goed in elkaar te zetten. Er wordt bijvoorbeeld ook met het OM over gesproken. Het is begrijpelijk dat de gemeente dat risico niet wil nemen; in het verleden stuitte zij al eens met zoiets op een juridische onmogelijkheid. Ik snap dat dus wel. In ieder geval is dit allemaal voor de kerst vastgelegd. Daarna gaan we er zo snel mogelijk mee aan de slag.

De voorzitter:

U hebt de leden twee interrupties ontlokt. De eerste is van de heer Hoogland.

De heer Hoogland (PvdA):

Ik snap het verhaal van de Staatssecretaris. Zij is dus niet aan zet. Terugkijkend zie je dat er al vanaf 2014 of zo naar Haarlemmermeer wordt gewezen, dus men wist dat daar toen al. Ik vraag de Staatssecretaris daarom: is het enige wat ons rest, dat we een oproep doen aan de burgemeester van Haarlemmermeer om op te schieten, of kunnen we nog meer doen? Waarom gaat zo'n APV-wijziging niet direct in? Het gaat hierbij om een bevoegdheid van de gemeente. Maar misschien moet ik dit aan Haarlemmermeer vragen, want ik vind het wat flauw om dit de Staatssecretaris in de schoenen te schuiven. Ik begrijp niet dat dit zo lang moet duren, als iedereen weet wat er moet gebeuren en het in veel gemeenten al gebeurt. Ik snap dat dit een bijna onmogelijke vraag is, maar kan de Staatssecretaris het verklaren?

Staatssecretaris Dijkema:

Volgens mij wil de gemeenteraad er ook nog iets over zeggen. En u weet dat democratie ... best belangrijk is. Dank u voor deze voorzet, voorzitter. Dat speelt dus een rol. Wel wil ik het beeld wegnemen dat men niet eerder in actie is gekomen. Dat is namelijk niet waar. Men is eerder in actie gekomen, maar stuitte op een probleem; vandaar de huiver van nu. Men wilde de politieverordening wijzigen, maar kwam erachter dat die wijziging niet goed in elkaar zat; tja, dan word je voorzichtig. In de rol van gezagsdrager kan men natuurlijk niet elke keer dat soort gedoe hebben. We werken nu allemaal heel nauw samen. Er is echt geen spoor van twijfel over dat dit zo snel mogelijk moet worden opgelost, ook niet bij de burgemeester en zijn college. Hun houding is echter wel dat dit goed moet worden opgelost, en daarin geef ik hun gelijk. Natuurlijk had ook ik liever gehad dat dit al eergisteren geregeld was geweest, maar dat geldt voor iedereen, dus ook voor de gemeente Haarlemmermeer. Men zal dit ook in de gemeenteraad willen bespreken. Voor de rest is dit ook een zaak voor de raad. De heer Hoogland zei net al terecht dat wij niet op die stoel kunnen plaatsnemen.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Dan sluit ik af met een oproep aan de gemeenteraad van Haarlemmermeer om een extra vergadering uit te schrijven. Dat maakt de Gemeentewet namelijk mogelijk. Dus raad, zorg ervoor dat u één dag nadat het college een besluit neemt over die APV, daarover vergadert; zo is dit inderdaad nog voor de kerst geregeld.

De **voorzitter**:

De tweede interruptie is van mevrouw De Boer.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Eigenlijk heb ik net zo'n flauwe vraag en precies dezelfde oproep als die van de heer Hoogland. De Staatssecretaris gaat er natuurlijk niet over, maar kan het niet worden versneld? Kunnen we niet oproepen tot een versnelde procedure? Er kan natuurlijk een extra gemeenteraadsvergadering worden uitgeschreven, nog voordat het kerstreces aan aanvangt. Misschien moeten we als commissie deze oproep samen met de Staatssecretaris doen.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik heb dat goed gehoord. Ongetwijfeld zal uw oproep naar buiten gebracht worden, maar in het kader van het principe van collegiaal bestuur zou ik dat niet nu en op deze manier willen doen. Ik begrijp dit wel, maar het is mijn rol om achter de schermen goed samen te werken met het college en er alles aan te doen om een snelle wijziging mogelijk te maken. Ik vind dat ik hier niet meer over moet zeggen.

De heer **Smaling** (SP):

Mij kan het ook niet snel genoeg gaan, maar de Staatssecretaris noemde 1 februari als datum, dus zo ver weg is dat natuurlijk niet. Ik probeer het me wel voor te stellen hoe het eruit gaat zien als die APV in werking is getreden. Veel toeristen hebben bij het verlaten van Schiphol Plaza hun eerste contact met de Nederlandse buitenlucht. En wie staat daar dan? Zo'n ronselaar. Wordt het hele terrein voor Schiphol, inclusief Plaza, een puur TTO-gebied? Hoe regel je dat men daar niet mag komen? Een vraag die daarmee samenhangt, is hoe de ILT dit gaat handhaven. Een halfjaar geleden stelde ik hier namelijk ook wat vragen over. De ILT zou toen meer gaan handhaven. Dat blijkt dus ook niet goed te werken. Gaat het straks wel werken? Of is dat straks niet meer nodig, omdat het hele probleem is opgelost door de regels die die APV stelt?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat laatste: als de APV is gewijzigd, kan er worden ingegrepen op grond van de openbare orde. De handhaving is dan ook niet meer aan de ILT. Ondertussen wordt er gewerkt aan een compleet TTO-systeem, waarmee men het probleem voor de langere termijn en definitief wil oplossen. Daarbij moet worden gedacht aan wat er in Amsterdam is gedaan op het gebied van de toegelaten taxiorganisaties.

De **voorzitter**:

De Staatssecretaris zet haar beantwoording nu voort.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik ga verder over de BCT-doelen. Wanneer komen die doelen in de wet? In de wet staan, naast de doelen, de functionele specificaties. Die borgen een betrouwbare gegevensuitwisseling. Die is noodzakelijk voor de handhaving. Ik zal de Kamer uiterlijk 1 april informeren over de uitkomsten van de eerste evaluatie. Ik zal daarbij de vraag van mevrouw De Boer betrekken.

Zijn de boetes met € 4.400 niet te hoog en moet er niet worden gekeken naar een systeem waarin meerdere overtredingen leiden tot hogere boetes? Het is de bedoeling dat de boetes een preventieve werking hebben. Ze moeten dus voldoende afschrikwekkend werken. Dit is een onontbeerlijk uitgangspunt voor een effectieve handhaving. Ze variëren tussen € 700 en € 4.400. De boete is inderdaad € 4.400 voor één specifieke overtreding, maar daarbij gaat het om een economisch delict: het grote financiële voordeel dat valt te behalen bij niet-naleving van de registratieverplichting. Bij dit soort zaken wordt de proportionaliteit altijd heel goed getoetst. Meestal gaan discussies in de Kamer eerder over het omgekeerde: kunnen de boetes niet omhoog? Ik moet dan altijd antwoorden dat die wel proportioneel moeten zijn. In deze situatie is dit echt het geval. De boetes na recidive verhogen, is juridisch niet mogelijk omdat de regelgeving daar niet in voorziet. Die boete van € 4.400 is sinds juli 2016 tot op heden één keer uitgedeeld, op een totaal van 1.121 inspecties. Die boete is overigens voor de ondernemer, niet voor de individuele chauffeur.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik vind het nog steeds schrikbarend hoog. Wat betaalt een busvandaal die een steen door een busruit gooit? Inderdaad, dan roepen we met zijn allen dat die boetes omhoog moeten. Maar voor ondernemers? Ik snap dat de regels moeten worden nageleefd en dat een boete is te billijken. Misschien voorziet de wet hier niet in. Ik ben blij dat hier proportioneel naar wordt gekeken, maar € 700 is echt al aanzienlijk hoog. Ik ben benieuwd wat zo'n busvandaal dan krijgt. Volgens mij zou dat andersom moeten zijn.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Eerlijk gezegd vind ik dit soort vergelijkingen niet erg wijs. Ik zou het antwoord op de vraag over die busvandaal nu trouwens niet weten. Ik hoop ook dat die straf hoog is. Nu gaat het puur over het economisch voordeel dat iemand krijgt als hij de boel belazert. Misschien helpt het om het iets platter te zeggen. Zo iemand pleegt gewoon fraude en verdient daar geld mee. Als de boete niet correspondeert met wat er financieel kan worden binnengeharkt, is zo'n boete niet effectief. Het helpt vaak om dingen in een iets andere taal te zeggen. Inderdaad: vandalen gaan betalen.

Hoe staat het met het afschaffen van overbodige regels, zoals de jaarlijkse taxameterkeuring, de medische keuring door een huisarts et cetera? Op 1 januari jongstleden was er al een vereenvoudiging. Die leverde de branche een besparing van 10 miljoen op. We kijken nu bijvoorbeeld nog naar het laten vervallen van de eis dat taxichauffeurs iedere vijf jaar een verklaring omtrent het gedrag moeten aanvragen en naar de aanpassing van de verplichte jaarlijkse keuring van de taxameter. We bekijken op termijn ook nog de vereenvoudiging van het examen en de ondernemersvergunning, maar het moet allemaal wel zorgvuldig gebeuren. De heer Smaling bood net een rapport aan uit Amsterdam waarin staat dat een aantal dingen in onze taxiwereld niet goed zijn geregeld. Het is lastig dat de Kamer op dit gebied vaak dubbele signalen afgeeft. Zo wordt er gezegd dat de markt overloopt, dat dat niet goed is en dat daar te veel incidenten uit voortkomen. Ook wordt er gezegd dat het zo makkelijk mogelijk moet zijn om in die markt aan de slag te gaan. Op die manier bijt je jezelf op een gegeven moment in de staart. We moeten dus zorgvuldig blijven. Alleen in Amsterdam zijn er al ontzettend veel taxichauffeurs, dat wilt u niet weten. Ik heb mij door de Amsterdamse wethouder Litjens, welbekend bij mevrouw De Boer, laten vertellen dat dat aantal hoger is dan in sommige grote Amerikaanse steden. We moeten dit dus echt zorgvuldig doen, maar het is bekend dat dit kabinet blijft kijken naar de mogelijkheden om

administratievelastenverlichting door te voeren en het de mensen niet onnodig moeilijk te maken, maar daar zijn grenzen aan. Het volgende over de tarieven voor de ondernemersvergunning. We gaan de individuele tarieven niet aanpassen. De Minister en ikzelf hebben de Kamer eerder een brief gestuurd over het complete tarievenstelsel van Kiwa en de ILT. Wij gaan dit herzien en vereenvoudigen. Begin 2017 zal dit worden uitgewerkt. We kijken ook naar plannen om meer kostendekkend te werken. De Kamer heeft op 7 juni een brief daarover ontvangen. De voorbereiding op de nieuwe regeling vergt meer tijd dan op 7 juni werd voorzien. Zodra de nieuwe tarievenregeling in concept gereed is, zal de sector worden geconsulteerd. Daarna zal de Kamer hiervan op de hoogte gesteld.

De heer Van Helvert vroeg of een digitale check op de passen van taxichauffeurs mogelijk is. Ik heb begrepen dat dat kan. Een taxichauffeur moet in het bezit van een chauffeurskaart zijn. De geldigheid daarvan kan digitaal worden gecheckt.

Last but not least vroeg mevrouw Belhaj waarom we niet experimenteren met meer duurzaam taxivervoer en pakketdiensten. Daaraan wordt al volop invulling gegeven. Vervoerders, aanbestedende gemeenten en ook Schiphol doen dit, zoals mevrouw Belhaj zelf al zei. Een vervoerder is gestart met de duurzame taxiservice Abel. Gemeenten als Amsterdam stellen hiervoor subsidies beschikbaar. Zij hebben zichzelf hiertoe overigens verplicht. Ik denk dat we moeten bezien hoe dit gaat. Eerder is in het busvervoer een heel mooie samenwerking gestart. Via de concessies is geregeld dat alle bussen in 2025 duurzaam zullen zijn. Dit is voor een deel ook een kwestie waar de gemeenten zelf over gaan. Hier wordt dus aan gewerkt. Wij zullen er ongetwijfeld verder over spreken, maar ik heb er nu niet meteen een groots en meeslepend plan voor klaarliggen.

Dit was het einde van deze inbreng, voorzitter.

De voorzitter:

Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording van de vele vragen. Omdat wij ernaar streven om 17.00 uur met dit overleg klaar te zijn, stel ik voor om meteen verder te gaan met de tweede termijn.

De heer Hoogland (PvdA):

Voorzitter. Ik heb nog twee opmerkingen. Het lijkt mij goed als wij zelf contact opnemen met burgemeester Weterings van Haarlemmermeer. Ik ben een fervent hardloper en ik ben ook best snel. Dan gaan we hem een les hardlopen geven, om een beetje tempo te leren maken. Dat heeft vooral te maken met intervaltraining. Maar alle gekheid op een stokje, ik denk dat het goed is om hem nog eens te vragen waar de kink in de kabel zit en of dat wat sneller kan. Dit is eigenlijk meer huiswerk voor mijzelf. Mijn tweede opmerking is dat ik wel blij ben met de reactie van de Staatssecretaris op de dertien punten die ik heb genoemd inzake de ov-chipkaart. Ik had er ook een nietje door kunnen doen en het dan kunnen aanbieden. De Staatssecretaris is bereid om die in te brengen. Van een aantal punten heeft de Staatssecretaris gezegd dat invoering ervan reëel lijkt. Dat is winst. Soms haal je op zo'n achternamiddag in de Kamer toch nog wel wat binnen.

Ik roep de heer Van Helvert op om samen de provincie te benaderen over IJzendijke, want die mensen mogen niet tussen wal en schip vallen. Als ik mij er in ga bijten, net als de heer Van Helvert, dan gaan we ervoor om dit te regelen. Dat is ook weer een opdracht aan mezelf.

De heer Van Helvert (CDA):

Voorzitter. Dat doe ik natuurlijk graag samen met de heer Hoogland. Ik denk dat het goed is om de vervoerder erbij te betrekken.

Ik kom nog even terug op het punt van de schadevergoeding. Ik weet wel dat er verschillende regelingen zijn dat je geld terugkrijgt van vervoerders als er meer vertraging is dan een bepaalde hoeveelheid. Maar dat is een geste, terwijl dat bij andere zaken in het Burgerlijk Wetboek als recht beschreven is. Mijn vraag is waarom er een expliciet verschil is gemaakt. Bovendien geldt dit niet voor vervolgschade. Als je bij een airline vertraging oploopt, kan er wat over vervolgschade gezegd worden, maar er is specifiek in de wet vastgelegd dat dit bij treinen in Nederland niet zo is. Is daar een bepaalde reden voor? Hoe ziet de Staatssecretaris dat?

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Voorzitter. Ik heb nog een paar punten waarop ik het antwoord gemist heb. Ik heb gesproken met een taxi- en busonderneming die toegang heeft gevraagd tot TLS. Dat heeft een paar jaar en € 500.000 gekost. Kunnen we TLS toegankelijk laten zijn voor meerdere bedrijven die ook werkzaam zijn in de mobiliteit? Je kunt het aan de voorkant toegankelijker maken voor iedereen en ontschotten voor de consument, want daar doen we het toch voor. Dat zou ik een mooie ontwikkeling vinden. Ik vind echt dat de vervoerbedrijven veel te veel op hun eigen eilandje zitten en hun eigen belangen beschermen. Zij zouden veel opener moeten zijn. Zo'n taxi- en busbedrijf zou toegang moeten hebben tot dat betaalsysteem, net als andere vervoerders. Dan worden er volgens mij automatisch meer reizigers aangetrokken tot het openbaar vervoer en de taximarkt. Ik heb over de nieuwe dienstregeling van volgende week gevraagd om aandacht te besteden aan de informatievoorziening voor de reiziger. We waren deze week op station Utrecht. Je had vroeger die flipperborden, zoals ze genoemd werden, en nu gaat er misschien een lichtje branden bij de Staatssecretaris. Kunnen we de informatievoorziening op de stations niet verbeteren? Het is geen halszaak, maar wel ontzettend belangrijk voor de reiziger.

Dan kom ik op de zakelijke markt voor de ov-chipkaart. Is het niet mogelijk om de consumentenmarkt daarvan te voorzien? Een aanbieder van mobiliteitskaarten voor de consument zou kilometers moeten kunnen inkopen bij de vervoerders. Ook hier vind ik dat de vervoerders veel te veel op hun eilandje zitten. Zij moeten veel groter denken over de vraag hoe zij veel meer ov-chipkaarten kunnen uitgeven, want nu kan dat alleen voor de zakelijke markt. Laat aanbieders opstaan die kilometers inkopen die in de vorm van consumentenkaarten worden uitgegeven. Dan ben je op de goede weg om het openbaar vervoer te stimuleren. Mijn kritiekpunt is dat dit alleen kan voor de zakelijke markt.

Ik ben wel blij met de evaluatie van de BCT, maar ik kom nog even terug op de dure ondernemerskaart of chauffeurskaart. Kunnen we die niet in elkaar schuiven zodat er één kaart ontstaat? Dan kun je ook tot een lagere prijs komen. Zou de Staatssecretaris dat mee kunnen nemen? Ik overweeg hierover een motie in te dienen, maar dat wil ik eigenlijk niet. Kan er een toezegging komen dat dit concreet onderzocht wordt? Een ander punt was om de kwaliteit van het taxivervoer te verbeteren door het inzetten van mysteryguests en het ontwikkelen van apps. Mijn laatste vraag is of de Stichting Taxibelangen Nederland, die allerlei taxibedrijven vertegenwoordigt, ook toe kan treden tot het taxi-overleg. Deze zit daar nu namelijk niet bij.

De heer **Smaling** (SP):

Voorzitter. Ik kan het kort houden, want alle vragen zijn adequaat beantwoord. Ik zie uit naar de reactie op het rapport, niet zozeer omdat het mijn rapport is, maar omdat het een rapport is van de taxichauffeurs die daarvoor input hebben geleverd. Hopelijk kunnen we wat stappen zetten om deze branche naar een hoger plan te tillen, want het is een mooi vak en ook een zwaar beroep. Het is niet alleen veel rijden en de weg kennen, maar ook omgaan met allerlei verschillende mensen, die je de hele dag in

je taxi hebt. Het is ook van belang dat die mensen zich welkom voelen. Als het gaat om mensen die voor het eerst in Nederland zijn, is dat helemaal van belang voor het imago van dit land. Dat zie ik graag tegemoet. Ik ben ook erg benieuwd wat de Staatssecretaris van plan is om te doen inzake busvervoer in de regio. Ik blijf daar graag bij betrokken, want wij hebben grote zorgen over het busvervoer in de regio en de verdringing op de arbeidsmarkt. De Staatssecretaris heeft uit de regio teruggekregen dat dit niet het geval is, maar het lijkt mij toch goed om de sector te beschermen. Het kan zijn dat er alternatieven worden ingebracht vanuit de regio of de plattelandsgemeenten zonder grote kernen. Ik heb dat ook zien gebeuren bij het groepsvervoer voor ouderen en op andere tijdstippen voor werknemers en kinderen. Er zijn allerlei mogelijkheden om dit soort zaken te regelen in gebieden waar minder mensen wonen. Ik volg dat graag op de voet, want het is voor ons wel een springend punt.

Voorzitter: Hoogland

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de antwoorden en kijk vooral uit naar de uitkomst van het verzoek van D66 over de ov-fiets voor studenten en het bijchikken van de tweedeklas naar de eersteklas.

Voorzitter: Belhaj

Staatssecretaris **Dijksma**:

Voorzitter. De heer Hoogland had een aantal opmerkingen, waarvoor dank, maar geen nadere vragen aan mij. De heer Van Helvert had één nadere vraag: hoe zit dat bij vervolgschade? Voor het openbaar vervoer geldt inderdaad geen schadevergoeding voor vervolgschade, zoals het missen van een vliegtuig of een popconcert, om maar een paar voorbeelden te noemen. Ik zeg er eerlijk bij dat de gevolgen voor de betaalbaarheid dan niet te overzien zouden zijn. Om die reden is er een specifieke regeling voor en niet de regeling die we kennen in het Burgerlijk Wetboek.

Mevrouw De Boer vroeg of TLS voldoende toegankelijk is. Deze vraag zal in de scan van de ACM worden meegenomen. Over de vraag of we kilometers kunnen inkopen voor consumenten is al heel veel gediscussieerd. Ik verwijs naar het onderzoek dat vorig jaar is uitgevoerd door Ecorys. Als je dat doet, wordt het hele concessiestelsel overhoop gehaald. Dat kan ik nu niet overzien en daar ben ik ook niet voor.

Dan het punt van het inzetten van mysteryguests en apps om kwaliteit te melden. Dat zijn goede suggesties. Het inzetten van mysteryguests is een beproefd en veelgebruikt middel. Het gebruik van apps is aan de markt. Je ziet wel dat dit steeds meer gebeurt. Dat vind ik ook een positieve ontwikkeling. Door gemeenten zijn een heel aantal kwaliteitsmaatregelen ingezet. Daar kom ik in april op terug in de evaluatie over de TTO's die dan aan de Kamer wordt toegezonden. De suggestie om één kaart te maken nemen we ook mee.

Ik heb beloofd om terug te komen op het Amsterdamse verhaal van de heer Smaling. In het toekomstbeeld voor het ov wordt ook nagedacht over regionale initiatieven. Daarbij gaat het ook om de vraag wat we in de toekomst zien als alternatief voor die lege, grote bussen, rekening houdend met werkgelegenheid en reizigersgemak. Wat is ervoor nodig om in dunbevolkte, krimpende gebieden een hoogstaand product te blijven leveren? Belangrijke punten in die gesprekken zijn om het denken in systemen los te laten en om taxivervoer en openbaar vervoer veel meer in elkaar te laten overvloeien. Een ander punt is het gebruik van de elektrische fiets voor mensen voor wie dat een optie is. Op de grotere stations in de buurt moet je dan ook weer voldoende parkeervoorzie-

ningen voor dat type fietsen hebben. Die gedachten worden allemaal besproken.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Om een VAO te voorkomen, want dat hoeft helemaal niet, ik had gevraagd om in de evaluatie van de BCT te kijken naar die updates, waar iedere keer iets mis mee was. Is dat op een gegeven moment ook te verhalen bij de fabrikanten? De ondernemers blijven met de gebakken peren zitten, als zij steeds weer een update moeten kopen waarmee iets mis is, en als zij dat moeten betalen. Het is wettelijk verplicht. Iedereen heeft ervoor betaald. Je kunt daar niet zomaar vanaf, dat realiseer ik mij heel goed. Het doel is prima, maar kun je op termijn die doelen in de wet zetten in plaats van de middelen erin te zetten? Dat was mijn concrete vraag, maar ik had eigenlijk nog een vraag.

De **voorzitter**:

Mevrouw De Boer, u kunt nog wel vragen hebben, maar die ga ik niet meer toestaan.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Het is altijd leuk, zulke kleine vraagjes aan het eind, maar dat is wel een doos van Pandora, als ik niet uitkijk, dus daar ben ik heel voorzichtig in. Als de overheid eisen stelt, moet het ook goed zijn, maar voor een deel zit het tussen de ondernemer en de fabrikant in. We handhaven altijd, als dat kan. We hebben ook coulance betracht in de gewijzigde regelgeving. Ik ben niet voornemens om er van alles over toe te zeggen. We komen erop terug. Die evaluatie komt in april, uiterlijk. Dan kunnen we kijken naar de stand van zaken.

De **voorzitter**:

Dank u wel, Staatssecretaris. We gaan niet een derde termijn van dit debat houden. Het staat de leden vrij om een VAO aan te vragen of het hierbij te laten. Ik zal nog even de toezeggingen opsommen die de Staatssecretaris in de afgelopen uren heeft gedaan.

- De Kamer ontvangt voor het algemeen overleg Spoor van 20 december nadere informatie over de Kennemerlijn.
- In het eerste kwartaal zal de Staatssecretaris na overleg met de NS terugkomen op de vraag over het in de trein opwaarderen van een treinkaartje naar de eersteklas.
- In het voorjaar van 2017 zal de Staatssecretaris de Kamer informeren over de uitkomst van NOVB-overleg waarin de ideeën over de ov-chipkaart van de heer Hoogland aan de orde zullen komen.
- Voor april 2017 ontvangt de Kamer antwoord op de vragen van mevrouw De Boer over de boardcomputers van de taxi.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Niet voor april, maar in april.

De **voorzitter**:

Dat is goed.

- De Staatssecretaris zal de Kamer op de hoogte stellen van de uitkomst van de bespreking over studentenkorting voor de ov-fiets in de taskforce waaraan ook OCW deelneemt. De uitkomst daarvan wordt voorjaar 2017 gemeld.
- Bij de evaluatie van de taximarkt zal de Staatssecretaris reageren op het rapport «Amsterdamse taxichauffeurs aan het woord», dat door de heer Smaling is aangeboden.

Iedereen blij? Mooi. Dan dank ik de Staatssecretaris, de leden van de commissie en de mensen die hier vanmiddag gezellig aanwezig waren.

Sluiting 17.04 uur.