
11

Ov-chipkaart

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 13 oktober 2011 over **de ov-chipkaart**.



Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Voorzitter. Wij hebben vaak gediscussieerd over de introductie van de ov-chipkaart. Voor GroenLinks is het belangrijkste dat de reiziger er niet slechter, maar beter van wordt. Wij zijn ook niet tegen de ov-chipkaart, maar realiseren ons wel dat er nog veel problemen rondom deze kaart zijn. Het gaat bijvoorbeeld om meerdere keren inchecken, vergeten uit te checken en kortingsregelingen die niet goed zijn doorgevoerd. Kortom, wij vinden dat er nog wel wat verbeteringen nodig zijn. Wij waren wat teleurgesteld in de commissie-Meijdam, die ook een aantal zaken heeft onderzocht, maar zich er een beetje met een jantje-van-leiden van heeft afgemaakt in onze ogen. Wij zouden vlotte actie willen zien om deze kaart nog beter te maken voor de reiziger, want het is niet de bedoeling dat de reiziger de rekening krijgt gepresenteerd van zaken rondom de ov-chipkaart die nog niet goed zijn. Daarom maak ik hedenmiddag graag van de gelegenheid gebruik om drie moties in te dienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de commissie-Meijdam verwacht dat het chipkaartsysteem pas op middellange termijn geschikt gemaakt kan worden om met één keer in- en uitchecken een treinreis met verschillende vervoerders te maken;

overwegende dat het reizigersgemak ernstig ondermijnd wordt door een systeem waarbij er telkens opnieuw in- en uitgecheckt moet worden bij het overstappen naar een andere vervoerder;

verzoekt de regering, het papieren treinkaartje te handhaven zolang reizigers dubbel moeten uitchecken bij een reis met verschillende vervoerders,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gent, Slob, Smits en Monasch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 483 (23645).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de commissie-Meijdam verwacht dat het 50 mln. kost om het chipkaartsysteem geschikt te maken om met één keer in- en uitchecken een treinreis met verschillende vervoerders te maken;

overwegende dat het niet aan reizigers maar aan de ov-bedrijven te wijten is dat deze ombouw van de software noodzakelijk is;

overwegende dat een enkelvoudig in- en uitchecksysteem ook baten met zich meebrengt voor de vervoerders;

overwegende dat de vervoerders nog steeds veel geld overhouden van niet teruggevorderde incomplete transacties;

overwegende dat de minister concessiehouder is voor het vervoer op het hoofdrailnet;

verzoekt de regering om niet in te stemmen met een tariefverhoging op het hoofdrailnet om het ov-chipkaartsysteem geschikt te maken voor enkelvoudig in- en uitchecken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gent, Smits en Monasch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 484 (23645).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het aantal incomplete transacties nog altijd veel hoger is dan wenselijk, het aantal restitutieverzoeken laag is en vervoersbedrijven dus aanzienlijke bedragen overhouden;

constaterende dat de balans tussen het belang van openbaarvervoersbedrijven (die willen voorkomen dat mensen express "vergeten" uit te checken) en reizigers (die al snel € 2 tot € 3 kwijt zijn als ze vergeten uit te checken) te veel richting vervoerders uitslaat;

verzoekt de regering, er bij decentrale overheden en vervoersbedrijven op aan te dringen om het instaptarief te verlagen van € 4 naar € 3,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gent en Monasch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 485 (23645).

De Jong



De heer **De Jong** (PVV):

Voorzitter. De PVV heeft jarenlang de grote problemen rondom de ov-chipkaart aangekaart. Om ervoor te zorgen dat reizen met de ov-chipkaart voor de reiziger beter verloopt, hebben wij in het AO twee heldere oplossingen aangedragen. Ten eerste is de minister dé ov-autoriteit; het is fijn dat ook andere partijen dit inzicht inmiddels hebben gekregen. Wij zijn blij dat de minister onder andere deze optie gaat uitwerken en daar op korte termijn op terug zal komen. Ten tweede moeten de beheertaken worden weggehaald bij TLS. In onze beleving zouden ze moeten worden overgedragen aan een onafhankelijke partij om het probleem van de belangenverstremming over de opbrengstverdeling op te lossen. Daarom kom ik met de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Trans Link Systems (TLS) jarenlang heeft aangetoond niet aan de wensen van de Kamer voor technische verbeteringen aan de ov-chipkaart te kunnen voldoen;

overwegende dat de vervoerbedrijven hebben aangegeven geen vertrouwen meer te hebben in TLS vanwege de belangenverstremming in de opbrengstverdeling;

verzoekt de regering om de beheertaken van de ov-chipkaart middels een openbare gunning onder te brengen bij een onafhankelijk ICT-bedrijf,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Jong. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 486 (23645).

De heer Slob wordt vervangen door de heer Voordewind.



De heer **Voordewind** (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik vervang inderdaad de heer Slob. Hij heeft tijdens het algemeen overleg een notitie gepresenteerd over de mogelijkheden om van de ov-chipkaart een echte gemakkaart te maken. Veel van de punten uit die notitie zullen wij verder bespreken in de komende tijd, maar een aantal ervan kan helaas niet wachten. Vandaar dat collega Slob een motie van mevrouw Van Gent heeft meegetekend en vandaar ook dat wij zelf met drie moties komen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er op basis van het advies van de commissie-Meijdam zal worden gewerkt aan het invoeren van enkelvoudig in- en uitchecken op het spoor zodat de reiziger niet meer te maken heeft met een paaltjeswoud bij het overstappen tussen treinen van verschillende vervoerders;

overwegende dat op onder meer de stations Amsterdam Amstel en Duivendrecht op hetzelfde perron kan worden overgestapt van trein op metro en vice versa en dit leidt tot onduidelijke overstapsituaties;

verzoekt de regering, bij de verdere uitwerking van het enkelvoudig in- en uitchecken op het spoor ook de metro-netwerken van Amsterdam en Rotterdam mee te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Voordewind en Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 487 (23645).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de problemen met het dubbel opstaptarief met het advies van de commissie-Meijdam worden verkleind, maar dat er sprake blijft van een dubbel opstaptarief tussen trein en bus;

verzoekt de regering, bij de verdere uitwerking van de adviezen van de commissie-Meijdam invoering van een landelijk opstaptarief voor het hele openbaar vervoer te onderzoeken waarbij het dubbel opstaptarief volledig wordt afgeschaft, ook bij overstappen van trein op bus,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Voordewind en Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 488 (23645).



De heer **Voordewind** (ChristenUnie):

Voorzitter. De laatste motie gaat over de toegankelijkheid van de ov-chipkaart voor mensen met een functiebeperking. De minister gaf tijdens het debat al aan bereid te zijn om in overleg te gaan met de CG-Raad over de Vizi-rijs-kaart. Maar op 3 november verdwijnt de strippenkaart en er is nog geen helderheid. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

Voordewind

constaterende dat er voor blinden en slechtzienden een proef loopt met de zogenaamde Viziris-kaart zodat deze groep zelfstandig kan reizen met bus, tram en metro;

overwegende dat in de motie-Haverkamp/Slob (23645 nr. 431) de regering is gevraagd, mensen met een verstandelijke beperking, dementerenden en autisten voor zover deze beschikken over een ov-begeleiderspas, ook in aanmerking te laten komen voor een tijdelijke regeling;

overwegende dat er pas een besluit zal vallen over een definitieve oplossing na een evaluatie van de proef;

constaterende dat vanaf 3 november overal de strippenkaart is afgeschaft en dat inmiddels bekend is geworden dat de proef met de Viziris-kaart wordt verlengd tot april 2012;

verzoekt de regering:

- gedurende de resterende looptijd van de proef met de Viziris-kaart conform de motie-Haverkamp/Slob ook alle andere groepen die in het bezit zijn van een ov-begeleiderspas in aanmerking te laten komen voor deze kaart;
- de Kamer uiterlijk 1 mei 2012 te laten weten wat de definitieve oplossing wordt voor de genoemde bestaande en nieuwe doelgroepen van Viziris-kaart;
- de definitieve regeling voor deze groepen te verankeren in het nieuwe landelijke tariefkader,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Voordewind en Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 489 (23645).

De heer Monasch ziet af van het woord.



De heer Aptroot (VVD):

Voorzitter. Wij hadden een goed en uitgebreid algemeen overleg over de ov-chipkaart. Zowel in de vorige als in deze kabinetsperiode hebben wij gemerkt dat, als je een keer verkeerd start met zo'n project en geen strakke regie hebt, het jaren duurt voordat je die ov-chipkaart helemaal goed in het gareel en op de rails hebt. Wij vinden overigens een aantal wensen van collega's heel begrijpelijk en terecht, maar wij vinden wel dat wij de echte gebreken van de ov-chipkaart eerst moeten oplossen om daarna functionaliteit toe te voegen.

Wij hebben zelf één wens, mede namens een andere fractie. Daarvoor dien ik straks een motie in, maar ik zeg van tevoren dat dit ook weer een wijziging van de software betekent en in de uitvoering dus weer problemen geeft. In de motie staat geen datum waarvoor de regering dit zou moeten realiseren. Het is een wens die wij neerleggen: kan de minister dit in bespreking brengen? Wij willen de realisatie van deze wens maar ook andere wensen op het moment waarop de urgentste problemen, de punten waarop het nu nog echt misloopt voor de reizigers, zijn opgelost. Het toevoegen van een nieuwe functionaliteit moet je niet tegelijkertijd doen. De motie gaat over de bewaartermijn. We zijn begonnen met een bewaartermijn van 5 tot 7 jaar. Toen werd het 24 maanden en toen werd het 18 maanden. Wij vinden het belachelijk dat voor

allerlei individuele reizigers bij de vervoersbedrijven elke reis nog steeds 18 maanden – waar en hoe laat zij zijn ingestapt en waar en hoe laat zij zijn uitgestapt – wordt bijgehouden. Dat is voor veiligheidsredenen ook niet nodig. Vandaar de volgende motie. In het dictum stond eerst het verzoek aan de regering om de Kamer binnen zes maanden een voorstel voor te leggen, maar die termijn schrap ik dus, omdat ik niet wil dat alles door elkaar loopt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat vervoerders de individuele reisgegevens van gebruikers van de ov-chipkaart achttien maanden bewaren en gebruiken voor commerciële doeleinden;

overwegende dat voor het onderling afrekenen van de vervoersprestatie en het beoordelen van reizigersstromen het bewaren van deze gegevens op reizigersniveau niet noodzakelijk is;

verzoekt de regering, de Kamer een voorstel voor te leggen waarbij de bewaartermijn wordt beperkt tot drie maanden, tenzij de ov-chipkaarthouder zelf kiest voor een langere bewaartermijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Aptroot en Verhoeven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 490 (23645).

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Deze motie wordt ingediend zonder termijn, zoals de heer Aptroot al aangaf. Intussen wil hij de bewaartermijn wel beperken. Moeten wij straks 18, 36, 72 of weet ik veel hoeveel maanden wachten totdat dit geregeld is? Intussen worden die gegevens dan zo lang bewaard. Als de heer Aptroot dit nu echt zo belangrijk vindt – dat gaat ook over een aantal andere zaken ten aanzien van de ov-chipkaart – zou het dan niet zinnig zijn om daarin meer actie en meer snelheid te brengen? Ik weet dat ook de heer Aptroot de reiziger van belang vindt en dit niet op de lange baan wil schuiven.



De heer Aptroot (VVD):

Qua bedoeling zijn mevrouw Van Gent en ik het eens, maar bij dit soort projecten, waarbij ook sprake is van een groot ICT-systeem, is niets funester dan het steeds toevoegen van iets nieuws als je bezig bent met het oplossen van problemen. Mevrouw Van Gent moet de motie dus zo lezen dat die meteen zou kunnen worden uitgevoerd zodra de bestaande problemen – zoals het dubbele opstaptarief en het feit dat het her en der gewoon nog fout gaat – zijn opgelost. De minister kan het gesprek natuurlijk wel aangaan, maar wij willen niet dat wij in dit project functionaliteit op functionaliteit en wijziging op wijziging stapelen. Dat zou Trans Link Systems namelijk ook een goed

Aptroot

excuus geven als het straks weer allemaal misgaat: het is de schuld van de Kamer, want jullie hebben de scope van het project telkens weer veranderd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Het moet natuurlijk niet een grote langzaamactie worden. Ik was zelf wat teleurgesteld over de adviezen van de commissie-Meijdam en zeker ook over de termijnen die daar vervolgens aan werden verbonden. Soms kan het echt helpen als je zelf een indicatie van de termijn geeft, want anders moet je achteraan aansluiten en gaat het heel lang duren. Ik vraag de heer Aptroot dus nogmaals indringend of hij hier niet toch een termijn aan moet verbinden. Anders vind ik dit een beetje een "nikserige" motie.

De heer **Aptroot** (VVD):

Wat ons betreft, is de termijn: zodra de bestaande problemen zijn opgelost. Ik roep de collega's ertoe op om ook met al hun nieuwe wensen over de ov-chipkaart nu eerst prioriteit te geven aan het oplossen van de bestaande problemen. Daar zit de reiziger immers het meest mee. Daar is nu een kwartiermaker voor en daar zullen wij een vinger aan de pols houden. We zullen over een paar maanden wel weer vorderingen krijgen met de ov-chipkaart. Als over een aantal maanden de laatste problemen zijn opgelost, kun je over de nieuwe functionaliteit praten. Dan willen wij dat de bewaartermijnen met spoed worden verkort en dat de privacy van de reiziger wordt beschermd. Als je dat nu doet, breng je al die andere zaken ook in gevaar.

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik ben medeondertekenaar van de motie. Ik schrok natuurlijk toen de heer Aptroot even heel snel een termijn weghaalde waar ik eigenlijk wel waarde aan hechtte. Ik ben het echter wel met hem eens: "vlek op vlek" is natuurlijk heel gevaarlijk. In dit geval kan ik mij dus voorstellen dat hij die termijn weghaalt, maar ik vraag hem wel om in ruil daarvoor en voor het behoud van mijn steun voor deze motie ervoor te zorgen dat we hier echt serieus bovenop blijven zitten. Het gaat immers inderdaad om privacy en we kunnen er nu inderdaad niet ineens een "nikserige" motie van maken. Kan de heer Aptroot dit dus nog even aan mij toezeggen? Anders moet ik mijn steun heroverwegen en dan schrap ik mijn naam weg onder de motie.

De heer **Aptroot** (VVD):

Dat zou toch wat zijn, dat de naam van de heer Verhoeven onder deze motie ineens vervalst. D66 en VVD zijn hier altijd samen opgetrokken als het om privacy ging. Wij willen maximale druk. Ik heb vervoerders horen zeggen: als jullie maar wens op wens blijven stapelen, zijn jullie als Kamer er medeverantwoordelijk voor als de problemen met Trans Link Systems niet snel worden opgelost. Dat wil ik niet. Wellicht kunnen wij er een termijn aan hangen in een volgend overleg of als er een volgende brief is. Maar first things first: eerst het bestaande probleem oplossen en dan alle aanvullende wensen.

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik ben gerustgesteld door de woorden van de heer Aptroot. Ik handhaaf mijn steun voor deze uitstekende motie en blijf samen met hem boven op deze zaak zitten.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik reken op steun, ook van de andere fracties in deze Kamer.

□

Mevrouw **Smits** (SP):

Voorzitter. Wij kunnen in elk geval één ding constateren, namelijk dat er geen sprake is van achterkamertjes op deze manier. Dat is natuurlijk goed nieuws. De SP is voor een goede en reizigersvriendelijke ov-chipkaart. Dat is deze ov-chipkaart niet. Er is nog steeds te weinig gedaan om hem beter te maken. Daarom zegt de SP ook: wacht nu met het verbieden van de strippenkaart totdat de problemen zijn opgelost. De aangewezen persoon om die problemen op te lossen, is de minister. Wij weten dat zij het kan en wij zouden graag zien dat zij het doet. Zij gaat aan de slag. Wij, en met ons miljoenen reizigers, wachten. Ik zou ervoor kunnen kiezen om nu een serie moties in te dienen die wij in het verleden al hebben ingediend, zoals moties met het verzoek aan de regering om de minister stante pede de regie te laten nemen of om TLS het werk niet meer te laten doen. Ik kan echter ook tellen, dus ik dien de moties niet in. Ik ben voor nu tevreden met mijn naam onder de moties van mevrouw Van Gent. Wij zullen de minister goed in de gaten houden.

□

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. Wij hebben een uitgebreid algemeen overleg gehad. Het komt er iedere keer op neer dat het grootste deel van de fracties voorstander is van de ov-chipkaart, maar ook aangeeft dat er nog het een en ander aan kan worden verbeterd. Daar ben ik het mee eens. De fractie van GroenLinks begon daar mee. Zij gaf aan niet tegen de kaart te zijn, maar nog wel wensen te hebben. Mevrouw Van Gent heeft een aantal wensen uitgesproken. Daar wil ik gelijk op reageren.

In haar motie op stuk nr. 483 verzoekt mevrouw Van Gent de regering om het papieren treinkaartje te handhaven zolang reizigers dubbel moeten in- en uitchecken bij een reis met verschillende vervoerders. Ik heb in het algemeen overleg betoogd dat ik het papieren treinkaartje wil handhaven tot de kwestie rond het dubbele opstaptarief is geregeld. Dat kunnen wij op redelijk korte termijn regelen. Ik wil het echter niet aanhouden tot het in- en uitchecken is geregeld. Zoals de Kamer heeft kunnen lezen in het rapport van de commissie-Meijdam, kost het nog minstens een jaar aan onderzoek om te achterhalen of het op die manier kan worden uitgevoerd of niet. Dat betekent dat het papieren kaartje een veel langere tijd moet worden aangehouden. Ik kan niet de precieze getallen noemen, maar ik kan de Kamer verzekeren dat dit in de miljoenen gaat lopen. Bovendien leidt dit er toe dat de poortjes niet gesloten gaan worden, wat effect heeft op de sociale veiligheid op de stations. Ik ontraad dus het aanvaarden van deze motie.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Gent heeft een verduidelijkende vraag.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Precies voorzitter, u had mij al begrepen. De minister stelt dat het nog minstens een jaar kost om dit aan te pakken. Het is de bedoeling dat het papieren kaartje eind 2012

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

wordt afgeschaft. Als wij dit punt nu topprioriteit geven – het is echt heel lastig voor de reiziger, wat in mijn motie wordt beschreven – moet dat gewoon lukken. Soms moet je een beetje druk op de ketel zetten. Ik vraag de minister of dat niet verstandig zou zijn.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik denk dat dit – ik doe even een grove schatting – ongeveer 4 mln. per maand gaat kosten. Dat kunnen wij goed gebruiken voor andere zaken. De commissie zegt bovendien dat zij minstens een jaar nodig heeft om te bezien of het systeem er kan komen.

Daarna zal opnieuw in de commissie aan de orde komen of wij dit gaan doen. Men gaf aan dat het minimaal 50 mln. zou gaan kosten, maar misschien wel een veelvoud daarvan. Naar aanleiding van de tweede motie van mevrouw Van Gent kom ik daarop terug. De politieke discussie hierover zullen wij dus nog met elkaar voeren. Daarbij gaat het om de vraag of wij het met elkaar politiek belangrijk genoeg vinden om dit in te voeren in relatie tot de kosten ervan, en over de vraag waar wij die kosten zullen neerleggen. Het is dus niet met zekerheid gezegd dat dit besluit over een jaar zo wordt genomen. Al die tijd zit je dan echter nog wel met de papieren kaart. Ik heb zelf de papieren kaart ooit gekoppeld aan het dubbele opstarttarief, en daaraan wil ik mij houden. Ik wil niet nu weer een nieuwe haak verzinnen om het kaartje nog langer vast te houden.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Hierover heb ik echt nog een serieuze vraag. Het kan toch niet zo zijn dat er een jaar nodig is om te bekijken of iets mogelijk is? Ik had het net al over één grote langzaamactie. De reiziger is hiervan de klos. Het is gewoon superlastig om opnieuw in- en uit te moeten checken als je te maken hebt met verschillende vervoerders. Ik vraag de minister dus echt indringend of dit niet sneller kan. Bovendien vraag ik haar: waarom is die ov-chipkaart er eigenlijk is gekomen als het niet was om het voor de reiziger makkelijk te maken? Nu moet de reiziger dubbel in- en uitchecken. Dat slaat toch nergens op?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik heb enigszins het gevoel dat wij het debat van het AO aan het overdoen zijn, want dit hebben wij daarin ook aan de orde gehad. De commissie heeft gezegd dat het ongeloflijk complex is. Dat komt doordat verschillende gemeentelijke en provinciale overheden verschillende concessies hebben met partijen. Daarin is dit al jaren zo geregeld. Als je het anders wilt gaan doen, moet je het dus openbreken en bekijken wie daarvoor wordt vergoed. Het is gewoon heel complex en je kunt dit niet van vandaag op morgen doen. Dit behoort ook niet tot onze bevoegdheden. Zulke zaken moet je dus zorgvuldig aanpakken. De commissie heeft geconstateerd dat het technisch kan. Zij heeft ook gezegd dat het ingrijpend en complex is, dat het minimaal 50 mln. kost en misschien nog wel vele malen meer. Deze commissie neemt het graag op zich om dit verder uit te werken. Dat kost nog ongeveer een jaar. Dan wordt bij de Kamer de vraag teruggelegd of zij dit wil of niet.

Voorzitter. In algemene zin is de reiziger heel tevreden over de ov-chipkaart. Reizigers geven dat ook aan met door hen toegekende cijfers. Dit is een instrument dat hun de mogelijkheid biedt om in verschillende vervoersvor-

men te reizen met één kaart in plaats van met alle verschillende kaarten uit het verleden.

Ik kom op de motie op stuk nr. 484 van mevrouw Van Gent, mede ondertekend door mevrouw Smits en de heer Monasch, over het niet instemmen met een tariefsverhoging op het hoofdrailnet om het kaartsysteem geschikt te maken voor enkelvoudig in- en uitchecken. Zoals ik zonet al zei, en zoals eerder in het AO aan de orde is geweest, heeft de heer Meijdam als opdracht om de consequenties hiervan te onderzoeken. Dat onderzoek duurt minstens een jaar. Daarna is duidelijk of het enkelvoudig in- en uitchecken kan worden gerealiseerd en tegen welke kosten, en wie die moet betalen. Ik heb toen aangegeven dat je dit, als het om geringe kosten gaat, prima bij de reiziger zou kunnen neerleggen in de vorm van een verhoging van de prijs van een kaartje. Als het niet om geringe kosten gaat, zullen wij met elkaar opnieuw overleg moeten hebben of wij dit politiek zo belangrijk vinden dat wij daarvoor iets anders gaan schrappen uit de begroting. De leden beseffen natuurlijk allen dat ik geen geld overheb. Dit maakt echter allemaal deel uit van de opdracht aan de kwartiermaker. Ik vind het onverstandig om daarop vooruit te lopen en ontraad dan ook deze motie.

Ik kom bij de motie-Van Gent/Monasch op stuk nr. 485, waarin de regering wordt verzocht om er bij decentrale overheden en vervoersbedrijven op aan te dringen, het instaptarief te verlagen van € 4 naar € 3. Zoals ik al eerder in het debat heb aangegeven, is dit bedrag volgens de verschillende partijen die hiernaar onderzoek hebben gedaan, inclusief de consumentenorganisaties, geen probleem. Wat mij betreft is er dan ook geen reden om het instaptarief te verlagen. Sterker, als je het te veel verlaagt, kan dit uitlokken tot fraudegevoelige activiteiten. Je wilt immers wel een bedrag op de kaart hebben staan dat een beetje wordt gevoeld. Als een treinreis, die al snel wat duurder is, boven dat instaptarief zit, ben je uiteindelijk gunstiger uit als je niet uitcheckt.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Hier doet zich een aantal misverstanden voor en dat weet de minister ook. Het gaat om het stads- en streekvervoer. De gemiddelde ritprijs is € 2,40. Als mensen vergeten uit te checken, kost ze dat nu € 1,60. Als je het instaptarief verlaagt naar € 3, kost ze dat € 0,60. Vergeten uit te checken gebeurt nogal eens. Dat levert tonnen per maand op voor de vervoersbedrijven. Geen mens weet waar dat geld blijft. Wij moeten niet net doen alsof iedereen fraudeert. Dat is gewoon niet zo. De gemiddelde ritprijs is maar € 2,40. Wat is hierop tegen? Het gaat toch, zoals de minister altijd zegt, om de Reiziger met hoofdletter R? Als Groningse kan ik dat niet zo goed uitspreken; de minister kan dat veel beter. De reiziger wordt op geen enkele manier tegemoetgekomen. Waarom niet?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De Leidse "r" klinkt niet echt als een rollende "r", maar dat terzijde. Ik vind dat je een probleem moet oplossen als dat er is. Zowel de commissie-Meijdam als reizigersorganisatie Locov heeft aangegeven dit niet als probleem te ervaren. De prijs moet niet te laag zijn, want daarmee maak je het mensen gemakkelijker om te frauderen. Mevrouw Van Gent zegt dat dit niet gebeurt. In het AO heb ik wat voorbeelden laten zien van treinreizen met een hoge prijs waarbij relatief vaker niet wordt uitgecheckt dan in andere gevallen. Dat kan echter ook binnen het stads- en streekvervoer gelden. Je kunt het erop laten aankomen

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

dat het voor jou net zo goedkoop is om niet in te checken en risico te lopen als wel in te checken. Ik denk dat het goed is dat er een zekere incentive is om je goed te gedragen. Aangezien zich geen probleem voordoet, zie ik geen reden om dit aan te passen. Mensen die vergeten hebben uit te checken, kunnen het bedrag terugclaimen. Ze zullen er financieel dus niet op achteruitgaan. Ik ontraad deze motie dan ook.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Ook op dat punt zijn al eens voorstellen gedaan. Mensen krijgen dan een remindertje dat ze vergeten hebben uit te checken. Ook daarover wordt ontzettend moeilijk gedaan. Nu kost de gemiddelde ritprijs in het stads- en streekvervoer € 2,40. De vervoersbedrijven verdienen per maand tonnen aan degenen die vergeten uit te checken. Het is helemaal niet zo dat ze geld moeten bijleggen, omdat er massaal gefraudeerd zou worden. Dat is volkomen onzin. Ik maak bezwaar tegen deze suggestie. Waarom kan de minister niet meedenken om de ov-chipkaart klantvriendelijker te maken? Straks is het 3 november en wordt de kaart landelijk ingevoerd voor het stads- en streekvervoer. Het is een kleine moeite, met een groots gebaar naar de reiziger. Ik wil nogmaals aandringen op juiste informatie en ik vraag de minister in haar antwoord niet het treinkaartje erbij te betrekken. Dit gaat immers over het stads- en streekvervoer.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Daarvoor geldt hetzelfde. Mijn betoog over het treinvervoer geldt evenzeer voor het stads- en streekvervoer. Ik gaf toevallig het voorbeeld van het treinkaartje, maar ik kan dat ook voor het stads- en streekvervoer doen. Door de verschillende partijen die hierbij betrokken zijn, wordt er geen probleem geconstateerd. Het kan zijn dat mevrouw Van Gent dit graag inbrengt, en dat mag. Ik ga echter geen probleem oplossen dat er niet is. Ik ga het systeem dus niet veranderen door de instapprijs naar beneden bij te stellen. Doe je dat wel, dan kan er een probleem ontstaan. Als de prijs te laag wordt, kan de verlokking immers wel eens groter zijn dan noodzakelijk.

Ik wil overgaan naar de inbreng van de heer De Jong. Hij geeft aan dat de PVV-fractie eigenlijk nooit groot fan van de ov-chipkaart is geweest. Hij heeft dat ook nooit onder stoelen of banken gestoken. Ik hoop de partij ooit nog te kunnen overtuigen als de kaart het langzaam beter en beter gaat doen. De heer De Jong zegt veel belang te hechten aan de rol van de minister. Hij geeft verder aan dat hij problemen heeft met TLS. Over dat laatste punt heeft hij een motie ingediend. Hierin verzoekt de heer De Jong de regering om de beheertaken van de ov-chipkaart middels een openbare gunning onder te brengen bij een onafhankelijk ICT-bedrijf. Ik zal deze motie moeten ontraden. In de commissievergadering heb ik al aangegeven dat TLS een zelfstandige, private onderneming is. Deze is ooit opgestart door een aantal private partijen, een aantal vervoerders. Zij hebben gezegd: wij zouden graag naast de vervoerbewijzen die er nu zijn een ov-chipkaartsysteem willen oprichten. Politiek is besproken of dat in handen van een externe partij moest komen of dat het een rijkskaart moest worden.

Toen is ervoor gekozen om dit in handen te geven van een externe partij. TLS heeft een heel centrale positie binnen het systeem van de ov-chipkaart gekregen. Ik zal absoluut niet ontkennen dat daarover de afgelopen jaren veel debat en discussie geweest is, waarbij vooral vragen

over de onafhankelijkheid een belangrijk discussiepunt zijn geweest. Dit komt doordat maar een paar vervoerders aandeelhouder zijn en andere vervoerders niet. Onder andere naar aanleiding van die discussie, die ook vaak door de PVV is opgevoerd, hebben wij met de commissie-Meijdam vastgesteld dat TLS gesplitst zal moeten worden in twee verschillende partijen. Aan de ene kant is TLS ICT-beheerder en aan de andere kant beleidsmaker. Dit beleidsdoel zal op een andere plek neergelegd moeten worden. Op dit moment gaat TLS ook over het hele "scheme". Dit betekent dat TLS mag bepalen hoe het zit met het opstarttarief, met in- en uitchecken en met al dat soort zaken. Dat willen we elders dus neerleggen. Het ICT-deel is de corebusiness van TLS. Als je dat ook zou weghalen, zou het geen oplossing bieden. Je zou bij nul moeten beginnen. Een ander ICT-bedrijf, met een andere kaart, zou helemaal opnieuw moeten beginnen. Ik sluit echter niet uit dat in de toekomst, als er weer nieuwe ov-chipkaarten komen, ook anderen daarin een rol kunnen gaan spelen. Het ontnemen van taken aan deze zelfstandige en private onderneming is iets wat ik niet kan. Gezien de wens tot stabiliteit wil ik dit voor de komende jaren ook niet. Ik zal de motie dus ontraden.

De heer De Jong (PVV):

Ter verduidelijking merk ik op dat de PVV altijd tegenstander is geweest van de verplichte invoering van de fraudegevoelige en miljarden kostende ov-chipkaart. We wilden een keuze hebben tussen een papieren kaartje en een ov-chipkaart. Helaas is dit ons niet gelukt. Nu de ov-chipkaart er is, willen we dat deze volledig en goed functioneert. Daar doen we van alles en nog wat aan en daarvoor hebben we ook heel veel moties ingediend.

Nu gaat het echter over TLS. Als partijen met goede voorstellen komen voor de verbetering van de ov-chipkaart, lopen zij altijd tegen TLS aan. Het versturen van een simpele e-mail aan de gebruiker van de ov-chipkaart op het moment dat hij is vergeten om uit te checken, is volgens TLS niet mogelijk. Hoe kunnen wij er dan vertrouwen in hebben dat TLS in de toekomst, als wij met nog veel grotere problemen te maken gaan krijgen, die problemen wel op kan lossen?

Hoe kan het ene deel wel weggehaald worden bij TLS en het andere deel niet? Het is immers de minister geweest die aan de decentrale vervoerders de opdracht heeft gegeven om de ov-chipkaart te regelen. Zij hebben vervolgens TLS opgericht. De minister kan tegen deze vervoerders toch ook zeggen dat wij geen vertrouwen meer hebben in TLS en dat een onafhankelijk vervoersbedrijf dit werk moet gaan doen. De minister zegt dat het ICT-gedeelte de corebusiness is van TLS. Maar TLS besteedt ook heel veel uit. Zij moet constant bij andere partijen aankloppen om zaken op te lossen. TLS is in dit geval dus niet de aangewezen partner.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik ken de opvattingen van de PVV over TLS. Ik denk dat het voor elke partij een zeer complexe zaak geweest zou zijn om zo'n ov-chipkaart in te voeren, zeker ook omdat politieke wensen in de loop der jaren veranderen. Ooit is gepleit voor een decentraal systeem, waarbij alle regio's hun eigen regime mochten hanteren. In de loop der jaren pleiten we steeds meer voor één landelijk systeem met eenduidigheid voor de reiziger. Dat maakt het natuurlijk complex. Ooit is de ov-chipkaart met andere uitgangspunten gestart dan wat wij er nu van vragen. Een ande-

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

re ICT-partij zou volgens mij tegen min of meer dezelfde vraagstukken aangelopen zijn, ook wat betreft fraude. We hebben heel wat voorbeelden gezien van andere passen, waar de rijksoverheid wel direct op stuurde. Daar liep het ook niet altijd zoals we het hadden willen laten lopen.

Waarom kan TLS wel afscheid nemen van het beleidsdeel en niet van het ICT-deel? Dat is omdat TLS als private organisatie daarmee akkoord gaat. TLS ziet de verwevenheid ook wel en heeft ook wel door dat dit uiteindelijk tegen zich gaat werken. Van een privaat bedrijf dat iets gestart is en een product op de markt heeft gebracht, kun je dat product niet zomaar afpakken, waarna je het product in een ander bedrijf of in een overheidsbedrijf stopt. Ik ben net een paar dagen in Rusland geweest. Daar loopt het soms nog wel op die manier. In ons stelsel is dit echter niet mogelijk. Maar ik wil de heer De Jong erop wijzen dat het wat mij betreft voor de nieuwe generatie ov-chipkaarten in de toekomst wel mogelijk wordt.

De voorzitter:

Dit is uitlokking.

De heer De Jong (PVV):

Ik houd het heel kort. De PVV – dat weet de minister heel erg goed – gaat niet iets voorstellen wat vanuit het oude Rusland hier naar Nederland toe overgevlogen komt. Daar hebben wij een andere partij voor in de Kamer, maar dat is in ieder geval niet de PVV. Wij willen het volgende weten. De regering heeft destijds opdracht gegeven aan de vervoerders om aan de slag te gaan met de ov-chipkaart. De minister zou nu toch ook in staat moeten zijn om tegen die vervoerders te zeggen: we hebben geen vertrouwen meer in TLS en een ander ICT-bedrijf moet dus die opdracht gaan vervullen? Daar gaat het mij om. Dat heeft niets met Rusland te maken.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik snap de vraag. Het is natuurlijk al heel lang geleden gebeurd. Ik weet niet in welke vorm het precies gebeurd is, maar volgens mij zijn zij zelf met het initiatief voor de ov-chipkaart gekomen en zijn zij dat ook zelf gaan uitvoeren. Het is dus geen opdracht van het Rijk. Maar ik weet niet hoe dat het Rijk dat naar zichzelf toegetrokken heeft of hoe dat gelopen is. Ik kan de Kamer echter verzekeren dat het feitelijk gaat om een zelfstandig en privaat bedrijf met een aantal aandeelhouders daarin, waar wij geen sturing op hebben, geen directe maar ook geen indirecte sturing.

De ChristenUnie heeft een hele verbeternotitie geschreven. Zij wil daar nu verder niet helemaal op ingaan, maar wel op een aantal punten daarvan. Ik ga ervan uit dat die verbeternotitie zeker nog zal terugkomen bij het begrotingsdebat. De ChristenUnie heeft drie moties ingediend. De eerste twee moties hangen min of meer met elkaar samen, omdat ze allebei gaan over een uitbreiding van het huidige systeem.

Ik begin met motie op stuk nr. 487. Hierin wordt verzocht om bij het enkelvoudig in- en uitchecken ook de metronetwerken van Amsterdam en Rotterdam mee te nemen. Ik vind dat een sympathieke gedachte, omdat je uiteindelijk wilt dat je overal zo goed mogelijk kunt reizen en dat je dit zo gemakkelijk mogelijk kunt doen, maar de consequenties hiervan voor de reiziger die alleen lokaal reist, zijn heel erg ingrijpend. Voor zover ik het kan zien, gaat het om specifieke vraagstukken bij de stations Amsterdam Amstel en Rotterdam Zuid, maar dit zou je overal moeten invoeren – maar ook voor deze twee regio's al-

leen zou het al heel complex zijn – omdat je het instaptarief dan gelijk moet trekken met de trein. Dat betekent een verhoging van € 4 naar € 10 of € 20. We hebben net de discussie gevoerd of het instaptarief van € 4 naar € 3 zou moeten gaan, maar dit houdt dus in van € 4 naar € 10 of naar € 20 omdat bij het instappen niet bekend is of de reiziger zal overstappen op de trein of dat hij alleen met de metro reist. Ook de technische implicaties van een dergelijke wijziging zijn op dit moment niet bekend. Ik zou deze motie, gezien de ingrijpende situatie, dan ook echt willen ontraden.

In de motie op stuk nr. 488 wordt verzocht om aan de decentrale overheden te vragen te kijken of we in plaats van een dubbel opstaptarief kunnen komen tot één landelijk opstaptarief. Nu gaat het namelijk van de trein weer terug naar de regio en de regio mag, zo heb ik ook bevestigd in het algemeen overleg, zelf kiezen of ze dat weer gaat invoeren of niet. Ik wil het volgende zeggen over deze motie. Dat is een heel nieuwe extra opdracht. Ik vind dit idee ook sympathiek. Ik denk dat er ook veel haken en ogen aan zitten, inclusief het prijskaartje. Het is natuurlijk toch een onderwerp dat speelt tussen de gemeenten en degenen met wie zij de concessie sluiten, want die partijen zullen natuurlijk bij de gemeenten en de provincies op de stoep staan om te zeggen: als u daar de grens verlegt, wil ik ergens anders mijn geld wel terughebben.

Ik zal het dus zeker niet gaan opleggen, maar ik kan wel de commissie-Meijdam vragen om bij de uitwerking van de adviezen ook te bekijken wat de consequenties zijn als je het niet meer terug invoert. Dat betekent wel dat andere partijen waarschijnlijk zullen zeggen: als u dat wilt, dan hangt daar een prijskaartje aan. Dat zeg ik maar vast van tevoren. Even kijken hoe de motie precies luidt: te onderzoeken. Ja, daar kan ik mee leven.

Dan kom ik op de motie-Voordewind/Slob op stuk nr. 489 over Viziris. Daarin wordt gevraagd om gedurende de resterende looptijd ook alle overige groepen die in het bezit zijn van een ov-begeleiderspas, in aanmerking te laten komen voor deze kaart, de Kamer uiterlijk 1 mei 2012 te laten weten wat de definitieve oplossing wordt en dit te regelen in het nieuwe landelijke kader. De mensen die nu al onderdeel uitmaken van het Viziris-programma, behouden bij afschaffing van de strippenkaart de rechten die ze in de proef hebben gekregen. Ze hebben voor een gering bedrag toegang en kunnen overal met hun relatief goedkope kaart op pad. Voor de toekomst wordt anders dat wij willen kijken of er nog meer systemen mogelijk zijn, bijvoorbeeld een sleutelpas of iets anders waardoor je een en ander altijd open kunt krijgen als er een probleem is. Ik blijf dus gewoon doorgaan met de pilot. De mensen gaan er ook gedurende de resterende looptijd niet op achteruit.

De heren Voordewind en Slob vragen mij nu om ook de anderen in aanmerking te laten komen voor deze kaart en voor 1 mei 2012 te laten weten wat de definitieve oplossing wordt. Ik ben daarbij heel erg afhankelijk van andere partijen. Ik ga daar zelf ook achteraan. Ik vind dat zelf ook een belangrijk onderwerp. Ik wil nu echter niet iets beloven namens de decentrale overheden en namens de andere vervoerders wat ik niet waar kan maken. Ik ontraad deze motie dus. Ik zal daar zelf wel actief achteraan gaan.

De heer Voordewind (ChristenUnie):

Ik zie collega Haverkamp al naast mij staan. Omdat dit in het verlengde ligt van de motie Haverkamp/Slob, vraag ik de minister om dit te onderzoeken en te bekijken of dit betrokken kan worden bij de evaluatie. Het gaat hier name-

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

lijk om serieuze groepen die we vooral moeten blijven betrekken bij de samenleving.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat staat buiten kijf. Ook andere groepen die problemen kunnen hebben met zo'n kaart, moet je namelijk goed kunnen helpen. Je moet een systeem bedenken dat voor hen zo makkelijk mogelijk is en dat past binnen de normale prijsverhoudingen. Dat staat dus buiten kijf. Ik wil hier alleen niet iets beloven namens een ander wat ik niet waar kan maken. Daarom antwoord ik de heer Voordewind zo omslachtig. Tegelijkertijd zeg ik erbij dat het voor mijzelf ook heel belangrijk is dat dit goed geregeld wordt.

De heer Voordewind (ChristenUnie):

Dan stel ik de minister voor om de woorden "in onderzoek" eraan toe te voegen. Dan zullen we de motie wijzigen. Misschien kan de minister het oordeel dan aan de Kamer laten.

De heer Haverkamp (CDA):

Ik had een ander voorstel. Als de minister nu toezeget dat ze ons meedeelt wanneer dat onderzoek naar de Kamer komt, dan kan ze de heer Voordewind vragen de motie aan te houden tot wij het onderzoek hebben ontvangen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik kan met beide routes leven. De Kamer en de ondertekenaars moeten onderling uitmaken hoe ze dit willen gaan vormgeven. Ik zie nu overigens dat de heer Haverkamp geen ondertekenaar is.

De heer Haverkamp (CDA):

Mijn vraag aan de minister was of zij kan aangeven wanneer wij dat onderzoek kunnen ontvangen. Zij heeft immers toegezegd dat zij het gaat onderzoeken. Dat is heel aardig, maar dan willen we natuurlijk ook het resultaat van het onderzoek hebben. Verder vroeg ik wanneer we dit resultaat krijgen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Er zijn twee dingen. In de motie wordt de regering verzocht om dit ook alvast voor andere groepen in te voeren, maar daar ga ik niet over. Dat zijn namelijk de verschillende gemeenten, provincies en vervoerders. Zij zijn daar echter wel mee bezig. Ik zal daar op blijven aandringen. Ik wil zelf snel gaan bekijken hoe lang dit nog moet duren, wat de problemen zijn en of ik nog ergens een duwtje kan geven. Dat zou mijn onderzoek zijn. Dat noem je echter geen onderzoek, maar dat is meer dat je er gewoon bovenop zit. De heer Haverkamp vroeg verder hoe lang het duurt. Ze hebben zelf uitstel gevraagd met de pilot tot april, omdat ze er nog niet helemaal uit waren hoe het precies moet worden geregeld. Ik kan niet voor die tijd regelen wat zij voor die tijd ook niet konden regelen. Ik kom daar in mei op terug.

Dan kom ik op de motie-Aptroot/Verhoeven op stuk nr. 490. De heer Aptroot verzoekt de regering hierin de bewaartermijn aan te passen. Tot niet zo heel lang geleden was de bewaartermijn zeven jaar. Ik herinner mij het debat met de heer Aptroot waarin hij zich afvroeg of dat allemaal wel noodzakelijk was en of deze gegevens niet voor commerciële doeleinden worden gebruikt en ga zo maar door. Toen heb ik gezegd dat er op dat moment werd bekeken of het, ook vanuit privacyoverweging-

gen, kon worden teruggebracht. Uiteindelijk is het recentelijk teruggebracht tot achttien maanden. Ik ken de heer Aptroot als een voortvarend man, die nu meteen wil doorgaan naar drie maanden. Overheden, bedrijven en consumentenorganisaties zijn het echter eens geworden over de bewaartermijn van achttien maanden. Het College bescherming persoonsgegevens is hiermee akkoord. De gegevens worden door de bedrijven niet gebruikt voor commerciële doeleinden, maar ze zijn uitsluitend bedoeld als service aan de reiziger. Het gebruik van gegevens voor commerciële doeleinden gebeurt alleen als de reiziger daar expliciet toestemming voor geeft. Bij declaraties en aangiften voor inkomstenbelasting kan de reiziger gebruikmaken van de bewaarde gegevens. Het initiatief om de reiziger te laten bepalen of men de gegevens langer wil bewaren, oogt positief, maar legt een heel grote verantwoordelijkheid bij de reiziger. Daar moet hij dan immers een individuele keuze over maken. Als hij te laat ontdekt dat hij gegevens mist, kan dat financieel nadeel voor hem of haar opleveren. Vandaar de keuze van al die betrokken partijen om de bewaartermijn van achttien maanden te houden. In de motie wordt geen termijn genoemd – ik zou dan kunnen zeggen dat ik er altijd akkoord mee kan gaan, omdat er geen gevaar in zit – maar zo ken ik mijn partijgenoot niet. Hij zal daar vele malen naar gaan vragen en hij zal mij op de huid zitten. Ik ontraad aanneming van de motie dus echt, omdat verschillende partijen het er nu mee eens zijn.

De voorzitter:

Ik probeer nu echt af te ronden, want we lopen uit de tijd. Heel snel, mijnheer Aptroot.

De heer Aptroot (VVD):

De motie is vergelijkbaar met een motie die ik in december heb ingediend samen met de heer Verhoeven. Toen heb ik de motie aangehouden omdat de minister zei dat zij zou gaan overleggen. We zijn blij dat de termijn is teruggebracht, maar we vinden echt dat achttien maanden bewaren van de gegevens te gek is. Ik heb erbij gestaan in Gelderland in de ov-bus. Het is niet zo dat als iemand een ov-chipkaart aanvraagt, hem wordt gevraagd of de gegevens bewaard mogen worden. De gegevens worden automatisch bewaard. Wij vinden dat privacyredenen de doorslag moeten geven, vooral omdat het qua veiligheid niet nodig is om de gegevens te bewaren.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik hoor het betoog en ik vind het sympathiek. Tegelijkertijd hebben we juist de slag gemaakt van zeven jaar naar achttien maanden en zitten alle partijen nu op één lijn. De gegevens worden ook gebruikt voor belastingteruggave. Ik zou het hierbij willen laten. Dat laat onverlet dat je nooit weet of er in de toekomst nog verdere stappen worden gezet.

De beraadslaging wordt gesloten.