

Vergaderjaar 2012–2013

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 539

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 4 april 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 28 februari 2013 overleg gevoerd met staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap d.d. 9 juli 2012 met de aanbieding van het afschrift van antwoord op vragen van Rover en de LSVb over de ov-chipkaart voor studenten (23 645, nr. 514);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 27 september 2012 over de toezegging om een schriftelijke reactie te doen toekomen op het rapport «Beter OV voor de stadsregio Amsterdam» tijdens het AO Openbaar vervoer op 27 juni 2012 (23 645, nr. 518);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 september 2012 over de uitvoering van de aangenomen moties uit het VAO Openbaar vervoer op 5 juli 2012 (23 645, nr. 517);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 12 oktober 2012 over de handhavingsinstantie passagiersrechten spoor en bus (motie Van Gent) (23 645, nr. 519);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 5 december 2012 over de zevende voortgangsbrief Aanvalsplan ov-chipkaart (23 645, nr. 520);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 21 januari 2013 over de verlenging van de pilot Verbeterd Toezicht OV (28 642, nr. 58);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de oplossing dubbel opstaptarief op het spoor (23 645, nr. 523);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 25 februari 2013 over de Boordcomputer Taxi (31 521, nr. 69);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 26 februari 2013 over het wetgevingstraject ov-chipkaart (23 645, nr. 524).**

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

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

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

Voorzitter: Houwers
Griffier: Vermeer

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

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

Aanvang 15.00 uur

De **voorzitter**: Ik open dit algemeen overleg over het openbaar vervoer en de ov-chipkaart, Ik heet welkom staatssecretaris Mansveld en de haar ondersteunende ambtenaar, de mensen op de publieke tribune en degenen die dit algemeen overleg via de videoverbinding volgen. Ik heb begrepen dat de leden van de commissie met elkaar hebben afgesproken dat mevrouw Dik-Faber als eerste het woord mag voeren in verband met het feit dat ze andere verplichtingen heeft waar ze zelf een hoofdrol in speelt en daarin dus niet mag ontbreken. Ik stel voor om per fractie uit te gaan van vijf minuten spreektijd en een interruptie met eventueel nog een korte «nabrand». Ik constateer dat de commissie zich hiermee kan verenigen. Dan gaan we het op die manier doen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Dank aan mijn collega's dat ik hier als eerste het woord mag voeren. Ik heb zo meteen een AO over tabak. Aangezien onlangs een motie van de ChristenUnie over dat onderwerp is aangenomen, vind ik het belangrijk om bij dat AO aanwezig te zijn. Ik hoop hier overigens over anderhalf uur weer terug te zijn zodat ik de tweede termijn zeker kan meemaken.

Voorzitter. Het dubbel opstaptarief op het spoor is verdwenen, maar daarmee is de chaos in de ov-tarieven nog niet voorbij. Waarom is bijvoorbeeld het dubbel opstaptarief voor het overstappen van trein op bus niet ook gelijk afgeschaft, zodat de reiziger altijd per reis maar één keer een opstaptarief betaalt?

Ov-bedrijven lijken vooral elkaar de schuld te willen geven van de problemen in plaats van samen voor de reiziger te gaan. Ze voeren het debat via Twitter over wie er op het geweldige idee is gekomen om toch maar even niet het papieren kortingskaartje in de trein af te schaffen per 20 maart. En ineens hebben ze beide ontdekt dat een reis met twee vervoerders nog steeds onevenredig duur kan uitpakken met de ov-chipkaart, iets waar reizigersorganisaties al tijden voor waarschuwen. Het gaat soms wel om € 10 voor een enkele reis. Dus dit probleem is veel groter dan dat van het dubbele opstaptarief van zo'n 85 eurocent. Waarom komen de vervoerders niet tot een akkoord over hoe ze de langeafstandskorting die in het tariefsysteem zit onder elkaar kunnen verdelen? De vervoerders moeten samenwerken en niet willekeurige reizigers treffen met buitensporige tariefsverhogingen omdat de vervoerders er met elkaar niet uitkomen. Is de staatssecretaris het met de ChristenUnie eens dat dit moet worden opgelost voordat het papieren kaartje wordt afgeschaft? Vervolgens ga ik in op problemen als gevolg van tariefeenheden zoals voor de Hanzelijn. Er is nog veel meer mis met het tariefsysteem op het spoor door het werken met zogenoemde tariefeenheden. Ik ben in december uitgebreid ingegaan op de tarieven voor de Hanzelijn om dit te illustreren. De staatssecretaris sprak van een foutje, maar dit foutje kost trajectkaarthouders al snel € 400 op jaarbasis. Het is nog steeds niet hersteld en de staatssecretaris ontraadde zelfs een motie van mij om tot een eerlijker en transparanter tariefsysteem te komen. Ik heb daarom twee weken geleden Kamervragen gesteld aan de hand van vele voorbeelden

van oneerlijke tarieven. Heeft de staatssecretaris zich hierin al verdiept? De ChristenUnie vindt dat de NS prima slimme abonnementen kan bedenken voor de reiziger maar dat daarbij wel elke reiziger gelijk moet worden behandeld. En dat kan niet met het huidige systeem van tariefeenheden. Graag daarom opnieuw een reactie van de staatssecretaris op mijn aangehouden motie. Even voor de duidelijkheid: er is een beleidsmedewerker van mijn fractie in de zaal om te luisteren naar de antwoorden van de staatssecretaris als ik daarbij niet aanwezig mocht zijn.

Dan de abonnementen voor scholieren en de sterabonnementen. Er is hierbij sprake van een echte lappendeken of, zoals de staatssecretaris zo mooi zegt, een mozaïek van regionale tarieven. Regionale tarieven zijn prima maar er is voor de reiziger geen enkel overzicht en met reizen over de concessiegrenzen heen wordt vaak geen rekening gehouden. In allerlei regio's vinden spoedreparaties plaats, maar wanneer stopt dit gedoe over de rug van de reiziger? De staatssecretaris wil meer uniformiteit. Prima, maar het probleem is urgent en reizigers haken vandaag af en kiezen voor de auto. Waarom vraagt de staatssecretaris vanuit het belang van de reiziger en een goed imago van het openbaar vervoer niet indringend aan de regionale overheden om tijdelijk de sterabonnementen terug te brengen totdat er goede afspraken zijn, zoals een grote coalitie van organisaties, van de ANWB tot de Fietzersbond en van de CG-Raad tot de LSVb, onlangs heeft gevraagd?

Er moet niet alleen bij de tarieven sprake zijn van regie maar ook bij reisinformatie. Het is prima dat de staatssecretaris via een wetwijziging meer regie gaat pakken bij concessiegrensoverschrijdende problemen, maar waar denkt de staatssecretaris dan aan? De brief gaat vooral over de ov-chipkaart en de tarieven, maar er zijn meer zaken die concessiegrensoverschrijdend zijn, zoals de reisinformatie.

Op het punt van het enkelvoudig in- en uitchecken raakt mijn geduld op. Al jaren praten de staatssecretaris en haar voorganger over onderzoeken om dit te regelen. Het moet gewoon uitgevoerd worden. Graag vandaag een harde deadline, want het paaltjeswoud op het spoor moet nu echt gekapt worden.

De ChristenUnie vindt de voortgang op het punt van de permanente structuur te traag. Die zou er per 1 januari zijn maar is er nog steeds niet. Wat is de nieuwe deadline van de staatssecretaris? Ondertussen is de positie van consumentenorganisaties met betrekking tot de concessiegrensoverschrijdende vraagstukken zwaar. Dus is het voor de zomer geregeld?

Ten slotte kom ik te spreken over de chipkaart voor visueel gehandicapten. De Viziris-kaart is verdwenen en is vervangen door de Sentire-kaart. Gehandicapten worden nu alleen tegemoetgekomen door verlaging van de boete op het vergeten om uit te checken maar kunnen hierdoor nog steeds met hoge kosten worden geconfronteerd. Veel mensen in deze doelgroep kunnen bovendien de apparatuur om saldo te laden helemaal niet bedienen en worden hierdoor en ook omdat er steeds minder loketten zijn, gedwongen om te kiezen voor automatisch opladen. Vindt de staatssecretaris dit acceptabel? De ChristenUnie vraagt haar om de regionale overheden en de stads- en streekvervoerders aan te spreken op hun verantwoordelijkheid om te zorgen dat mensen met een visuele beperking onbezorgd en zonder (financiële) problemen zelfstandig kunnen blijven reizen. Daarmee zou Nederland ook recht doen aan het VN-verdrag inzake rechten van personen met een handicap op het vlak van gelijkheid, toegang en mobiliteit. Openbaar vervoer moet bruikbaar zijn voor iedereen.

De **voorzitter**: Dank u wel. U bent redelijk binnen de tijd gebleven. U bent bij dezen verontschuldigd en we zien u straks graag terug. Dan geef ik nu het woord aan de heer Bashir van de SP.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De ov-chipkaart blijft helaas een behoorlijk hoofdpijndossier. Waar het een mooie kaart had kunnen en moeten worden, is het nog steeds iets wat tot grote chaos leidt voor veel reizigers die zich dan ook flink in de kou gezet voelen. Ondertussen blijft een aantal mensen aan de top van TLS, het bedrijf achter de ov-chipkaart, zichzelf verrijken. En dit allemaal terwijl het oorspronkelijke doel was om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. De SP-fractie merkt daar echter nog weinig van. Dit blijkt ook uit mijn mailbox die sinds dit jaar weer uitpuilt van de klachten over tariefsverhogingen. Veel reizigers die bijvoorbeeld een sterabonnement hadden, worden geconfronteerd met onacceptabele prijsverhogingen. Wij willen graag die problemen met de tarieven voor de ov-chipkaart in beeld brengen. Daarom hebben wij via www.sp.nl een enquête gestart die reizigers online kunnen invullen. Is ook de staatssecretaris op de hoogte van deze signalen dat de ov-chipkaart in veel gevallen het reizen duurder maakt en, zo ja, wat gaat zij hieraan doen? Is zij ook bereid om zelf op www.sp.nl de enquête in te vullen of reist zij nooit met het openbaar vervoer?

Reizigers die slechtzind of blind zijn komen er met de ov-chipkaart helemaal bekaaid van af. Voorheen konden deze mensen gebruikmaken van het Viziris-abonnement dat verkrijgbaar was voor een vast bedrag, maar nu moet ook deze groep over op de ov-chipkaart, terwijl de in- en uitcheckapparatuur niet geschikt is voor die groep. De SP wil dat voor deze een groep een abonnement zoals het Viziris-abonnement beschikbaar blijft. De conclusie van de staatssecretaris en de openbaarvervoerbedrijven dat deze kaart moet komen te vervallen, vind ik namelijk nogal voorbarig. Er is daarbij louter gekeken naar het perspectief van vervoerders en niet naar dat van de gebruikers die al veel moeite moeten doen om überhaupt gebruik te kunnen maken van het openbaar vervoer. Zo lees ik nergens dat de Oogvereniging ook betrokken is bij de afweging om het Viziris-abonnement al dan niet af te schaffen, welke vereniging ons een brandbrief hierover heeft gestuurd. Is de staatssecretaris bereid een abonnement zoals het Viziris-abonnement te laten bestaan? Deze kaart ondervangt immers alle mogelijke problemen met in- en uitchecken. De NS heeft voor het spoor wel een betere optie en is daarover ook in gesprek met de doelgroep. Ik verwacht dan ook een goede oplossing voor het stads- en streekvervoer. Ik verneem hierop graag de reactie van de staatssecretaris.

De SP was nogal ongelukkig met het schrappen van het papieren kortingskaartje door de NS. Ik heb inmiddels begrepen dat die afschaffing is uitgesteld door de NS. We willen echter dat van uitstel afstel komt en dat het papieren kaartje dus helemaal niet afgeschaft wordt maar behouden wordt. Hoe kijkt de staatssecretaris hiertegen aan en is zij bereid om voor bepaalde doelgroepen, zoals toeristen die incidenteel gebruikmaken van het openbaar vervoer, het papieren kaartje te handhaven? Ondanks de anonieme ov-chipkaart leven er bij sommige mensen privacybezwaren. Ook zij pleiten voor het behoud van het papieren kaartje.

Het is positief dat de dubbele opstaptarieven worden afgeschaft. Wel ben ik verbaasd dat de kosten hiervan, die zo'n 1,2 miljoen euro bedragen, doodleuk in 2014 alsnog op de reiziger worden afgewenteld middels een prijsverhoging. Dus op deze manier worden de dubbele opstaptarieven eigenlijk helemaal niet afgeschaft en worden de financiële gevolgen uitgesmeerd over alle reizigers. Hoe staat dit in verhouding tot de belofte dat invoering van de ov-chipkaart kostenneutraal is voor de reiziger? Bij de invoering is ook nooit gesproken over de 1,2 miljoen euro die er te weinig zou binnenkomen bij de vervoerders. Wij willen helemaal van de dubbele opstaptarieven af en het is dan niet de bedoeling dat stiekem de tarieven verhoogd worden.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Het is natuurlijk altijd balen als de reiziger ervoor op zou moeten draaien, maar linksom of rechtsom moet het wel betaald worden. Dus hoe zou de heer Bashir het dan willen betalen? Zou de rijksoverheid er volgens hem dan permanent geld op toe moeten leggen, zodat de belastingbetaler eraan meebetaalt?

De heer **Bashir** (SP): Het dubbel opstaptarief bestond vroeger helemaal niet. Met het papieren kaartje had je geen dubbele opstaptarieven. Op een gegeven moment is besloten die tarieven in te voeren met als doel om zichzelf als openbaarvervoerbedrijven te verrijken. Nu ze worden afgeschaft, worden die bedrijven toch weer gecompenseerd wat betreft die 1,2 miljoen euro. Dus op die manier betaalt de reiziger het. Mijn voorstel zou zijn om de belofte van kostenneutrale invoering van de ov-chipkaart na te komen en dus niet stiekem te komen met prijsverhogingen. Laten we eerlijk zijn, openbaar vervoer is heel erg duur. Als je nu met z'n tweeën reist, kun je beter de auto pakken dan het openbaar vervoer. Straks geldt dat ook als je alleen reist. En dat willen we toch niet? We willen het openbaar vervoer toch juist aantrekkelijker maken, ook voor mensen met een kleine portemonnee?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Bij het eerste wat de heer Bashir zegt, heeft hij natuurlijk een punt. De vraag is natuurlijk wel hoe we dit betalen. Dat is een principiële, fundamentele keuze: of we betalen ov via het treinkaartje of we leggen er als rijksoverheid geld op toe. Wat is het antwoord van de heer Bashir hierop?

De heer **Bashir** (SP): Mijn antwoord is dat we ons gewoon aan de afspraken moeten houden. Ik weet dat het moeilijk is om met openbaarvervoerbedrijven afspraken te maken, maar de belofte is gedaan dat de invoering van de ov-chipkaart de reiziger niets extra's zou kosten. Ik vind dat we die belofte gestand moeten doen, temeer omdat we als overheid al vaker beloftes niet zijn nagekomen, bijvoorbeeld over de Benelux-trein en de Fyra. Dus dit is een principiële keuze die de Kamer moet maken. We hebben hier eerder vastgesteld dat de ov-chipkaart het openbaar vervoer aantrekkelijker moet maken. En dan moeten we niet stiekem de prijzen gaan verhogen.

Voorzitter. Over de salarissen van de bestuurders van TLS ligt er al een tijdje een motie die voor de tweede keer is aangenomen. Kan de staatssecretaris ons bijpraten over hoe het met de uitvoering van die motie staat? Verder krijgen we klachten van mensen wier ov-chipkaart verloren of beschadigd is geraakt, in de zin dat de kosten die ze in de tussentijd maken niet worden vergoed terwijl ze dus wel een abonnement hebben. Op het moment dat de kaart beschadigd raakt, bijvoorbeeld door een defect aan de kaart zelf, is het vreemd dat de kosten die je dan als kaarthouder maakt niet worden vergoed. Ik zou graag zien dat de staatssecretaris hiervoor met een oplossing komt.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. We hebben het hier vandaag over de ov-chipkaart. Het gaat er daarbij om dat een reiziger een reis kan maken van A naar B, bijvoorbeeld van Rotterdam naar Maastricht of van Groningen naar Amsterdam, zonder dat hij last heeft van tarieven, structuren, bepalingen, kaartjes, het al of niet verrekenen tussen bedrijven et cetera. Daarbij zou je de vraag kunnen stellen waarom er niet gewoon één ov-loket in Nederland is waar je binnenstapt en je je ov-chipkaart koopt of oplaadt, waarna je in de trein, bus of metro stapt om je reis te maken en je vervolgens uitcheckt en afrekent. Dat is namelijk wat uiteindelijk de reiziger nodig heeft om goed te kunnen reizen. Dus wat mij betreft zou er sprake moeten zijn van eenduidigheid in de prijs, van één ov-chipkaart, dus niet van allerlei verschillende ov-chipkaarten voor verschillende trajecten, en van één kortingstarief voor heel Nederland,

zoals voor studenten en ouderen. Kortom, het moet allemaal een stuk gemakkelijker kunnen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Het betoog van mijn PvdA-collega klinkt heel erg positief. Zoals bekend, is de PvdA regeringspartij. Dus ik zou willen vragen met welke concrete voorstellen zij dan komt om dat ov-chipparadijs te kunnen bereiken.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik ben niet religieus, dus een paradijs zult u van mij niet krijgen. Waar ik wel vrolijk over ben, is dat de staatssecretaris mij met haar brief van deze week te vlug af was. Ik kondigde eerder aan dat wanneer er nu geen doorzettingsmacht komt vanuit de bedrijven in de zin dat ze het zelf gaan regelen, we zelf maar met voorstellen moeten komen om er een wet voor te maken. Welnu, de brief van de staatssecretaris laat zien dat er voorstellen komen voor een betere besluitvormingsmacht in het openbaar vervoer.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Mag ik dan constateren dat de PvdA samen met een aantal oppositiepartijen een motie zal ondersteunen die uitsprekt dat de doorzettingsmacht bij de staatssecretaris komt te liggen om de ov-chipkaart te verwezenlijken en wel op de manier zoals de heer Hoogland zo-even heeft beschreven? Dan zal ik voortaan het woord paradijs achterwege laten.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik wil altijd naar uw voorstellen kijken. Volgens mij zit er in de brief een kan-bepaling. Dat betekent dat ze kan ingrijpen. Voor mij betekent dat de facto dat ze verantwoordelijkheid neemt. Dus ik ben daar tevreden over. De uitwerking van die voorstellen moet ons nog bereiken. Die gaan we eerst lezen en dan beoordelen. Als er dan iets blijkt te ontbreken wat echt nodig is voor een betere reis van de reiziger, ben ik altijd bereid om daarnaar te kijken.

Daarnaast wordt TLS aangepakt. Ik denk dat dit heel erg nodig is. Bovendien vind ik – ik kom dan op een punt dat de heer Bashir al gemaakt heeft – dat het gemakkelijker moet worden gemaakt om wanneer de kaart stuk is, een nieuwe te krijgen. Als mijn bankpasje stuk is, kan ik ook een nieuwe aanvragen en dat gaat heel gemakkelijk. Of je er dan iets voor moet betalen, daarover kun je nog twisten, maar het is nu een ingewikkeld bureaucratisch gedrocht, terwijl mensen wat mij betreft op het station of bij de chauffeur in de bus een nieuwe ov-chipkaart moeten kunnen krijgen.

Een goede aanvulling is ook dat er regels komen voor de markt.

De heer **Bashir** (SP): De heer Hoogland begon zijn betoog met het stellen van goede en fundamentele vragen over het minder ingewikkeld maken van het huidige systeem. Dat is ook iets wat de hele oppositie en de PvdA al jaren roepen, zonder dat het er echter van komt. We kunnen hier natuurlijk ook afspreken dat de staatssecretaris er verantwoordelijk voor wordt om al die dingen voor elkaar te krijgen. Zou dat geen goede oplossing zijn?

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik hoor geen enkele oplossing, waarbij ik overigens eerlijk moet bekennen dat ik in het algemeen weinig oplossingen van de SP hoor. Volgens mij is de staatssecretaris op dit moment al verantwoordelijk, maar dat betekent nog niet dat alles morgen geregeld is. Gelet op het feit dat dit traject al zeven jaar loopt, vind ik het positief dat er nu een brief voorligt waarin ze aangeeft dat ze een aantal wetten zal aanpassen, dat ze een aantal marktregels zal introduceren, dat ze het toezicht beter wil organiseren en dat ze ervoor wil zorgen dat TLS wordt hervormd. Dat zijn voorstellen op basis waarvan ik denk dat het de goede richting op gaat. Ik had het ook liever gisteren geregeld, maar zoals u zelf

aangeeft, is dit iets wat een heel lange tijd loopt en wat – dat kan ik u voorspellen – ook nog wel even zal duren.

De heer **Bashir** (SP): Ik vind het antwoord van de heer Hoogland veel te negatief. Mijn vraag was positief bedoeld. Hij zou eens in de parlementaire geschiedenis moeten duiken, want wij als SP hebben heel veel voorstellen gedaan. Iedere keer komt dan echter de vraag naar voren wie waarvoor verantwoordelijk is. Mijn voorstel is dan ook om de staatssecretaris verantwoordelijk te maken en dat zij er samen met de vervoerders voor zorgt dat binnen een redelijke termijn alle problemen opgelost worden.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik wil er best wat positiever op ingaan, want misschien heeft de heer Bashir een punt dat ik te negatief was. De sleutel voor de verbetering van het openbaar vervoer ligt met name in de uitvoering. Een aantal bedrijven vecht elkaar nu de tent uit in plaats van dat die bedrijven samenwerken voor een beter openbaar vervoer. Dat ligt ook deels aan hoe het georganiseerd is in Nederland. We moeten er dan ook stappen in zetten om dat beter te maken. Een aantal voorstellen daartoe staat in de brief die nu voorligt. Het kan altijd nog beter en daarom heb ik ook aangegeven dat het goed is dat er een landelijke tariefstructuur komt met mogelijkheden voor lokale overheden om er in te diversifiëren. Ik vind het bijvoorbeeld prima dat er op Koninginnenach in Den Haag een extra tarief komt voor het buskaartje. Waar het echter om gaat, is dat die reiziger er niets meer mee te maken moet hebben. Die moet van A naar B kunnen zonder dat het ingewikkeld is door het bestaan van allerlei verschillende producten en verschillende concessies en waarbij hij eerst een soort van marktonderzoek moet doen voordat hij op reis kan gaan. Dus alle voorstellen die de heer Bashir daarvoor doet, zal ik steunen.

Voorzitter. Met betrekking tot de concessies is mijn vraag aan de staatssecretaris of het mogelijk is om afspraken te maken over meer eenduidigheid in de prijzen. We hebben het voorbeeld gezien in Zuid-Holland. Men is daar zelf heel tevreden. De prijsstijging is daar namelijk gemaximeerd op 25%. Ik vind dat te veel, maar ik ga er niet over en wij gaan er niet over. Gelet op de orde van het Huis van Thorbecke weet ik dat niet wij maar zij daarover gaan en dat ze op dat vlak eigenstandige bevoegdheden hebben, maar ik word er wel dusdanig chagrijnig van, met name omdat de reiziger de dupe is, dat het misschien goed is om ernaar te kijken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Wat bedoelt de heer Hoogland met zijn opmerking dat het misschien goed is om ernaar te kijken? Ik vind dat namelijk nogal vaag. Met alleen dat kijken neemt waarschijnlijk zijn chagrijn niet af en dat van de betrokken reizigers al helemaal niet.

De heer **Hoogland** (PvdA): Misschien wel. Als er goede argumenten zijn voor die prijsstijgingen dan zal mijn chagrijn afnemen. Ik heb mij verdiept in de situatie in Zuid-Holland en ik zie geen aanleiding voor die forse verhogingen. Daarom denk ik dat het goed is om te kijken waarom dat is en of het in meer provincies gebeurt en er dus sprake is van een trend. De vraag is vooral of we effectieve oplossingen kunnen vinden voor de reiziger zonder dat we een structuurdebat voeren. Daarom noemde ik zo-even het Huis van Thorbecke, waarbij we jarenlang met elkaar bezig zijn om te verzinnen hoe we het opnieuw met elkaar kunnen gaan inrichten. Nee, we moeten het doel voor ogen houden dat de reiziger niet geconfronteerd wordt met te veel prijsstijgingen. Ik noem als voorbeeld een landelijk tarievenkader of het iets meer inkaderen van de mate waarin tarieven mogen stijgen als mogelijke oplossingen. Ik zeg dit zo voorzichtig omdat het een complexe materie.

De heer **De Rouwe** (CDA): De heer Hoogland gaat hier eerst het Huis van Thorbecke verdedigen daarmee zeggend «ik ga er niet over» om vervolgens af te sluiten met de woorden «ik wil er wel een keer naar kijken». Ik wil dan weten wat hij daarmee bedoelt. Ik vind dat de heer Hoogland nu ook kleur moet bekennen, want van alleen een uitspraak als «laten we er een keer naar kijken» worden de mensen ook niet vrolijk. Dan weten ze namelijk nog steeds niet waar ze aan toe zijn. Wil hij dat de staatssecretaris moet kunnen ingrijpen in de provinciale bevoegdheid voor prijsstelling?

De heer **Hoogland** (PvdA): Om het u dan gemakkelijk te maken: daarop is het antwoord nee. De eerste stap is dat je gaat kijken of er een landelijk tarievenkader kan komen. Als dat niet lukt, ga je kijken naar de volgende stap. Aan die volgordelijkheid – ik ken u ook als iemand die zorgvuldig is – moeten we vasthouden want anders gaan de dingen door elkaar heen lopen. Als alle problemen opgelost zijn, kan wat mij betreft de ov-chipkaart in heel Nederland worden ingevoerd, maar dus niet eerder dan op dat moment. Mijn vraag aan de staatssecretaris is dan ook hoe zij hiertegen aankijkt en welke zaken er nog opgelost moeten worden voordat de ov-chipkaart in heel Nederland kan worden ingevoerd. Ik constateer dat er veel mensen op de publieke tribune zitten die tot de doelgroep van de visueel gehandicapten behoren. Ik vind dat er een oplossing moet komen voor deze groep. Het is qua aantal een kleine groep en ik snap dat het systeem daarvoor omgooien ingewikkeld is, maar het gaat wel om een principekwestie, namelijk het principe dat wanneer je in een beschaafd land als Nederland aangewezen bent op openbaar vervoer en je geen gebruik kunt maken van de auto, je wel met dat openbaar vervoer moet kunnen reizen. Als daar een uitzondering voor nodig is, dan moet die gemaakt worden want daar hebben deze mensen recht op.

(Applaus)

De **voorzitter**: Ik verzoek u dringend in het vervolg niet meer te applaudisseren. Het is namelijk niet de bedoeling dat men vanaf de publieke tribune blijk geeft van uitingen van bijval of afkeuring.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter, wij willen ook applaus.

De **voorzitter**: Dat begrijp ik, maar dat gaan we niet doen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Er is hier een tribune vol mensen die een zelfstandig bestaan leiden en die ongetwijfeld ook hiernaartoe zijn gekomen met het openbaar vervoer, maar die ook een visuele beperking hebben. Mijn fractie vindt het heel fijn dat de tribune zo vol zit met belangstellenden en vindt bovendien dat er een fatsoenlijke oplossing moet komen voor de visueel gehandicapten. Met de SP-fractie vinden we dat het allereerst van belang is om het werkende Viziris-abonnement her in te voeren. Als er alsnog een fatsoenlijk alternatief komt zonder dat er boetes gegeven worden als er een keer iets misgaat, waarvan ook de visueel gehandicapten aangeven dat het goed werkt, zullen we daar uiteraard mee instemmen. Openbaar vervoer is belangrijk om naar je werk of je school te gaan, om te participeren en is naar onze mening ook een heel goede keuze wat betreft het milieu. Dat openbaar vervoer moet dan ook zo toegankelijk mogelijk gemaakt worden voor alle Nederlanders.

In theorie is de ov-chipkaart een fantastisch idee: met één zo'n kaart in je broekzak kun je gebruikmaken van al het openbaar vervoer. In de praktijk blijkt het echter vreselijk ingewikkeld te zijn, waarbij ik onder andere denk aan het overstappen, het opladen van het saldo en het bestaan van

verschillende soorten abonnementen. We waren dan ook licht verbaasd door de aankondiging van de staatssecretaris dat vanaf 20 maart het papieren treinkaartje verdwijnt. Ook hebben we vernomen dat per die datum de poortjes op de stations dichtgaan. Ik zie de staatssecretaris nu verbaasd kijken. Klopt dat laatste dus niet?

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de staatssecretaris straks antwoordt en dat u nu eerst uw verhaal houdt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik zou dan graag willen weten hoe het staat met die poortjes op de stations want ik vrees dat het sluiten ervan een hele nieuwe bak ellende op zal leveren, met name voor de mensen die van de ene kant van het station naar de andere kant van het station willen.

Ik vind het heel verstandig dat de staatssecretaris de verantwoordelijkheid naar zich toe trekt. Ik houd niet van een overheid die zich erachter verschuilt dat de opdracht is gegeven aan een bepaald bedrijf en vervolgens zegt «ik ga er niet meer over», juist omdat het om een publieke dienst gaat waarvan een heleboel mensen afhankelijk zijn. Dus staatssecretaris, trek het naar u toe en ga aansturen op het punt van die ov-chipkaart.

Het dubbele opstaptarief is zo-even genoemd. Als ik het goed begrijp, is het geregeld voor dit jaar maar zullen in latere jaren de desbetreffende kosten gewoon weer neergelegd worden bij de reizigers. Het is dan dus een kwestie van of je door de hond of door de kat gebeten wordt. Ik verneem hierop graag de reactie van de staatssecretaris.

In een destijds aangenomen motie van mevrouw Van Gent van GroenLinks is een aantal voorwaarden gesteld aan het afschaffen van het papieren treinkaartje. Wij vinden dat die motie in haar geheel uitgevoerd moet worden, dus dat het papieren treinkaartje niet eerder afgeschaft kan worden dan nadat alles echt op orde is rond het in- en uitchecken en overstappen.

Het Financieele Dagblad bericht dat het door reizigers vergeten om in en uit te checken ongeveer een half miljoen euro per maand oplevert voor de vervoersbedrijven. Als dat zo is, dan vind ik dat een gotspe. Deze bedrijven mogen verdienen aan goed vervoer maar ze mogen niet verdienen aan vergeetachtigheid of aan onhandigheid of onbekendheid met ingewikkelde systemen. Bovendien hebben we nogal wat toeristen die gebruikmaken van het openbaar vervoer in Nederland. Ik vraag de staatssecretaris dan ook met een beter voorstel te komen opdat dit bedrag zo snel mogelijk bij de reizigers terugkomt.

Hetzelfde geldt in wezen voor het overschrijven van saldo's. Ik heb mij laten vertellen dat je € 2,50 moet betalen om je eigen geld van je vorige kaart naar je volgende kaart over te schrijven. Ook daar moet echt een oplossing voor komen. Daarom denk ik dat de staatssecretaris er niet aan ontkomt om ook op dit punt de verantwoordelijkheid naar zich toe te trekken.

Verder verneem ik graag hoe het staat met een meer permanente structuur voor overleg. Er ligt een intentieverklaring. Hoe gaat de staatssecretaris dit aanvliegen?

Vanmorgen hebben we het gehad over het Fyra-debacle. Het lijkt er haast op dat de mensen de auto ingejaagd worden omdat op allerlei vlakken het openbaar vervoer of te klantonvriendelijk of te ingewikkeld is of in het geval van de Fyra gewoon niet rijdt. Dus daarom de vraag aan de staatssecretaris hoe we meer tevreden klanten krijgen in ons mooie openbaar vervoer in Nederland.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Per week zijn er gemiddeld 42 miljoen ov-chipkaarttransacties en wordt gebruikgemaakt van 2,7 miljoen ov-chipkaarten. Eind 2012 waren er 12,6 miljoen bruikbare

kaarten: ruim 7,5 miljoen persoonlijke kaarten en ruim 5 miljoen anonieme kaarten. Kortom, wij kunnen zeggen dat steeds meer mensen gebruikmaken van de ov-chipkaart. Wij zijn al sinds 2005 bezig met de invoering. Het gaat niet zonder slag of stoot, getuige ook de aanwezigheid van veel mensen op de publieke tribune.

Ik zoom eerst op de problemen in. Zou een papieren ov-chipkaart een waardige vervanger kunnen zijn van het papieren treinkaartje? Toeristen en mensen die hun ov-chipkaart vergeten zijn, moeten echt een kaartje kunnen kopen. De afhankelijkheid van het kaartje an sich mag niet verhinderen dat wij gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Graag meer duidelijkheid.

Als je een paar minuten vóór 9.00 uur opstapt, heb je nog recht op korting, maar er is een grens. Als je eerder opstapt, moet je het volle pond betalen, tenzij je onderweg uit- en incheckt. Is hier een oplossing voor mogelijk?

Ik heet alle visueel gehandicapten op de tribune speciaal welkom.

Gelukkig was u nog in staat om hier te komen. Dat moeten wij zo houden.

In de brief van 13 januari schrijft de staatssecretaris dat het probleem is opgelost, maar in de brief van 15 januari staat dat dat niet het geval is.

Visueel gehandicapten zijn meer dan anderen afhankelijk van het openbaar vervoer. Zij moeten gemakkelijk gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Hier moet zeker een oplossing voor komen.

Voorgaande sprekers hebben al gewezen op andere problemen, zoals de gevolgen van het verlies van de kaart. Je moet in zo'n geval gemakkelijk een andere kaart of een eenmalige kaart kunnen krijgen. Dat moet geen drie weken duren. Verder zijn er problemen met de automatische incasso. Het heeft een tijdje geduurd, maar goed, er ligt een voorstel voor de permanente structuur waarin iedereen vertegenwoordigd is, zowel vervoerders als concessieverstrekters. Die structuur moet tot afspraken kunnen komen. Hoe ziet de achtervang eruit op het moment dat de staatssecretaris ingrijpt? Het mag niet zo zijn dat wij de genomen besluiten kunnen overrulen op het moment dat dat politiek opportuun is. Men moet er met elkaar uitkomen. Nogmaals, ik ben benieuwd naar die achtervang. Het wetsvoorstel moet nog geschreven worden, maar ik geef maar alvast een schot voor de boeg.

TLS heeft drie aandeelhouders. De groep van vervoerders in de regio die niet betrokken zijn bij het uitvoeren van de werkzaamheden rondom die ov-chipkaart, is niet vertegenwoordigd. Moet dat zo blijven? Zou er belangstelling zijn in het bedrijfsleven dat puur op de uitvoering toeziet? Dan kunnen wij door de vervoerders toezicht laten houden, misschien ook door die permanente structuur. Wij hebben de permanente structuur, die de belangrijkste besluiten neemt over het functioneren van de ov-chipkaart. TLS is de huidige uitvoerder, maar er moet een nieuwe uitvoerder komen. Wat mij betreft kan dat hetzelfde bedrijf zijn, waarbij er goed toezicht is van de vervoerders en de concessiehouders. Wij kunnen dus een stapje verder gaan. De permanente structuur zet de lijnen uit rond het functioneren van de ov-chipkaart, maar de verschillende vervoerders moeten in overleg met de concessieverstrekters gaan over de tarieven in de regio's. Ik vind niet dat de permanente structuur daarover zou moeten gaan.

Vandaag staat ook de sociale veiligheid geagendeerd. Er is een pilot geweest die wij graag bij de regio's neerleggen. Dat is beter dan dat wij het weer centraal gaan regelen. Wij hechten eraan om te zeggen dat wij tegen hufterigheid in het openbaar vervoer zijn.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Het is dankzij de heer Hulsen van de Oogvereniging dat ik hier zit, want ik had een dubbele afspraak. Ik heb hem beloofd een opmerking over zijn vereniging te maken. Hij had mij beloofd dat hij met een paar mensen zou komen. Daar heeft hij zich aan gehouden, zo stel ik vast. De zaal zit goed vol. Ik vraag de staatssecretaris

of zij met de Oogvereniging en de vervoerders om tafel wil gaan zitten. Ik heb geen zicht op een oplossing, maar ik stel vast dat de oude situatie voldeed en dat die eenzijdig is opgezegd door de vervoerders. De mensen zitten vandaag niet voor niets op de tribune. Als de staatssecretaris met de vereniging en de vervoerders om tafel zit, kan zij gelijk nog een ander vlekje wegwerken, namelijk de toegang tot taxi's. Er zijn hier ook veel viervoeters en die mogen niet altijd in die taxi. Sommige taxichauffeurs hebben daar blijkbaar idiote denkbeelden bij. Ik vraag de staatssecretaris of dit gewoon fatsoenlijk kan worden opgelost. Er moet gewoon toegang tot het openbaar vervoer en de taxi zijn. Het zijn twee fantastische onderwerpen voor een agenda. Is de staatssecretaris bereid om dit overleg in gang te zetten? Dat zou echt winst zijn.

Ik kom op de pilot sociale veiligheid. In deze pilot zorgen decentrale overheden met de vervoerders voor veiligheid in het openbaar vervoer. Er lopen toezichthouders rond. Asociaal gedrag van vervelende mensen die het voor anderen versjteren, kan worden aangepakt. Ik hoor mevrouw De Boer zeggen dat dit bij de provincies moet worden neergelegd. Daarmee zegt zij eigenlijk: wij trekken onze handen ervan af. Wij weten dat een aantal provincies onwillig zijn. Wat ons betreft is dit dus geen oplossing. Ik vraag de staatssecretaris of zij onze analyse deelt dat het waarschijnlijk niet van de grond komt als het aan de provincies wordt overgedragen. Is dat het ons waard? Zou het niet interessant zijn om er vanuit het Rijk een kleine bijdrage aan te leveren? Het gaat niet om veel geld, maar het gaat wel om een heel goed resultaat. Dat is uit de pilots gebleken.

Ik kom op de boordcomputers op de taxi. Onlangs heb ik er vragen over gesteld, omdat ik sterk de indruk had dat het voor geen meter loopt, dat het althans vertraging oploopt. De staatssecretaris antwoordde dat zij openstaat voor signalen maar gaf aan dat zij geen signalen had ontvangen. Een week later waren die signalen er opeens wel, want toen kondigde zij uitstel aan. Dat is een goede zaak, maar wat ons betreft had het ook wel in de beantwoording aan het parlement mogen worden meegedeeld. Ik vraag mij af wat er in die ene week gebeurd is. Maar goed, het resultaat telt. Goed dat er een pas op de plaats wordt gemaakt. Van veel taxichauffeurs en ook van het KNV krijg ik klachten over de dienstverlening van het bedrijf dat de vergunningen verleent. Ik denk dat wij daar op een later moment op moeten terugkomen.

Ik lees in de brief van de staatssecretaris over het herpositioneren van TLS. Wij kennen het bedrijf van vele zaken en onder meer van de ov-chipkaart. Herpositioneren klinkt heel deftig. Alsof wij de boel daar eens even flink gaan opfrissen. Gaat dat ook gebeuren? De staatssecretaris geeft aan dat zij het alleen wil doen in samenspraak met de eigenaren. Dat vind ik logisch, maar wat als die eigenaren niet willen meewerken? Zal de staatssecretaris dan doorpakken?

Ik kom op de permanente structuur. In de recente brief van de staatssecretaris staat dat zij gaat centraliseren, maar tegelijkertijd zegt zij dat zij niet gaat centraliseren. Daar kun je woordspelletjes over spelen, maar ik zie het als volgt. De staatssecretaris noemde niet voor niets de motie van de heer Haverkamp. Als het niet goedschiks kan, dan kwaadschiks. Als de bedrijven zelf niet volwassen genoeg zijn om een aantal grensoverstijgende problemen aan te pakken, dan moet de staatssecretaris ingrijpen. Daarin heeft zij de steun van onze fractie. Wel ben ik een beetje voorzichtig in de uitwerking. Ik vraag de staatssecretaris tot wanneer zij de vervoerders geeft om hun volwassenheid te tonen. Wij hebben tien keer liever dat de vervoerders het probleem zelf oplossen, dan dat het vanuit een centrale benadering gaat. Niet omdat dat heel socialistisch of gevaarlijk zou zijn, maar omdat het sneller kan gaan als het van onderop komt. Dan komt het van binnenuit. Dat heeft onze voorkeur. Nogmaals, als ze er niet uitkomen, vinden wij het goed dat de staatssecretaris met een structuur komt. Hoe die eruit gaat zien, moeten wij uiteindelijk met zijn allen beoordelen. Wat ons betreft heeft de staatssecretaris de ruimte.

Anderen hebben al gesproken over het dubbele opstaptarief. Dat is met een beetje geld opgelost zonder permanente structuur, dus wij moeten niet denken dat het met centralisatie altijd kan worden opgelost. Ik ben benieuwd naar de onderbouwing. Ons uitgangspunt voor het reizen met verschillende vervoerders door heel Nederland is: van hier tot ginder zonder hinder.

De **voorzitter**: De heer Hoogland heeft een vraag.

De heer **De Rouwe** (CDA): Gelukkig. Dan kan ik misschien nog een puntje maken

De heer **Hoogland** (PvdA): Als de reiziger zonder problemen van A naar B moet kunnen reizen, bent u dan bereid om bij de provincies in te grijpen als er heel rare tariefstijgingen optreden?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ga niet meedoen aan het gratis medelijden van de heer Hoogland. Eerst zegt hij in een heel mooi bestuurskundig model dat wij er niet over gaan. Vervolgens zegt hij: wij gaan ernaar kijken. Ik snap dat je mensen wilt pleasen. Dat wil ik ook dolgraag. Ik heb mij ook betrokken gevoeld bij Zuid-Holland, mijn eigen provincie, waar mensen echt met absurde rekeningen te maken kregen. Soms stegen de kosten van een abonnement met 100%. Maar als ik er niet over ga, dan ga ik er niet over. Dan ga ik mensen geen rad voor ogen draaien en zeggen: ik zal het wel aankaarten. Dan zou ik hier een verhaal houden dat ik niet kan waarmaken. Ik vind dat het aangepakt moet worden, maar bij de Provinciale Staten. Dat heeft mijn fractie gedaan en wellicht ook die van de heer Hoogland. Ik weet van een aantal lokale CDA-fracties in Zuid-Holland dat zij dit opgepakt hebben. Het CDA pakt het aan, maar wel op het niveau waar het thuishoort en in dit geval is dat niet het landelijke niveau.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik ben echt met stomheid geslagen over deze grote woorden. Ik stel gewoon een vraag. Als ik het goed begrijp, laat de heer De Rouwe de reiziger in de kou staan, terwijl het heel makkelijk is om te zeggen: wij gaan eerst eens bekijken of wij de provincies in samenwerking zover kunnen krijgen, en vervolgens zullen wij kijken naar wettelijke bevoegdheden. Ik heb gezegd dat ik bereid ben om daarnaar te kijken. Dat lijkt mij redelijk. De reactie van de heer De Rouwe duidt er ten eerste op dat hij niks wil doen voor de reiziger ...

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

De heer **Hoogland** (PvdA): Hoe komt de heer De Rouwe hierbij?

De heer **De Rouwe** (CDA): Mijn fractie heeft in ieder geval in de Provinciale Staten van Zuid-Holland en lokaal actie ondernomen om het aan te pakken waar het moet worden aangepakt. Daar zijn de abonnementen gewijzigd. Ik heb daar weinig van de PvdA gehoord ...

De heer **Hoogland** (PvdA): Daar maak ik bezwaar tegen. Dat is feitelijk onjuist.

De **voorzitter**: Nee, wij laten elkaar hier uitspreken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vind het fijn dat er nu even stoom afgeblazen wordt. Dat mag ook best, maar je kunt niet eerst zeggen dat je er niet over gaat en vervolgens meedelen dat je ernaar gaat kijken. Dan wek je verwachtingen die je niet kunt waarmaken.

De **voorzitter**: Uw punt is duidelijk. U moet niet de heer Hoogland uitdagen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Als meerdere partijen aan de heer Hoogland vragen wat hij met een opmerking bedoelt en hij vervolgens zegt dat hij ernaar gaat kijken, dan wens ik hem veel plezier bij het kijken. Ik kijk uit naar de oplossing die ik nog niet van de heer Hoogland heb gehoord. Nogmaals, het aanpakken van die regionale tarieven hoort op regionaal niveau thuis. Dat heeft mijn partij regionaal en lokaal gedaan en daar mag je best trots op zijn.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter, staat u mij toe om één ding te corrigeren. Ik vind het echt niet eerlijk om te suggereren dat de heer De Rouwe de tarieven in Zuid-Holland of in andere provincies naar beneden heeft gekregen en dat er sneren worden uitgedeeld, terwijl de PvdA daar schouder aan schouder met het CDA gewerkt heeft.

De **voorzitter**: Ik meen niet dat ik de heer De Rouwe dat heb horen zeggen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor haar brief over de permanente structuur. Wij zijn blij dat zij op dit punt meer regie wil nemen. Het is ook goed dat zij zich openstelt voor een gedachtewisseling met de Kamer op dit punt. Ik stel dat bijzonder op prijs. Op 5 december is de intentieverklaring getekend waarin staat dat de betrokken partijen voor 1 januari een permanente structuur zouden hebben opgericht. Er is vervolgens uitstel aangevraagd. Kan de staatssecretaris de Kamer uitleggen wat er gebeurd is? Wat heeft die vertraging opgeleverd? Waarom komen de partijen er niet uit? Hoe krijgt de staatssecretaris alle kikkers weer in de kruiwagen? In de brief oppert de staatssecretaris de optie van doorzettingmacht van de rijksoverheid, zowel voor de permanente structuur als voor de tarieven. Wat is de deadline waarvoor de partijen het onderling nog kunnen regelen? Hoeveel tijd krijgen zij nog? Hoe reageert de staatssecretaris op de zorgen van een aantal partijen die liever geen onderdeel uitmaken van TLS, omdat zij dan zowel afnemer van een dienst zijn als producent? Wat bedoelt de staatssecretaris precies als zij het heeft over «de herpositionering van TLS en het scheiden van monopolistische beheersactiviteiten teneinde een open markt voor nieuwe betaaldiensten te stimuleren»? Ik vind het een cryptische zin die wel wat uitleg vergt, wellicht niet alleen voor mij maar ook voor anderen. Kijkt zij voor een nieuwe eigendomsstructuur van TLS ook naar de markt? De commissie-Meijdam stelde dat TLS een puur uitvoerende rol zou moeten spelen. Wat zijn de plannen van de staatssecretaris voor transparante en eerlijke marktverhoudingen in de betaalmarkt van het ov? Wat is dat concreet? Wij zijn zeer geïnteresseerd in de mogelijkheden van innovatie waar de staatssecretaris in haar brief aan refereert.

Ik kom op de concessieoverstijgende problemen met de ov-chipkaart. De ov-chipkaart moet voor slechtienden geen barrières opwerpen voor reizen met het ov. Dat is nu wel het geval. Het is duidelijk dat wij dat hier allemaal betreuren en dat wij willen dat er een oplossing voor komt. De NS heeft plannen voor een kaart, maar wij hebben het hier over een ov-kaart. Het zou een probleem worden als de NS met een eigen oplossing komt naast oplossingen van andere vervoerders. Wil de staatssecretaris met organisaties als de Oogvereniging in overleg treden over een aanpak van de problemen? Ik sluit mij ook graag aan bij de vragen van de heer De Rouwe over de taxi's. Het lijkt mij goed als de staatssecretaris ook daarover in overleg treedt.

Privacy is voor mijn partij een belangrijk onderwerp. De staatssecretaris schrijft dat vervoerders en decentrale overheden haar hebben laten weten

dat zij negatief hebben besloten over het ontwikkelen van een anonieme kortingskaart voor ouderen en kinderen. Dat vind ik iets te makkelijk. Wat is er nu precies onmogelijk aan het ontwikkelen van een kortingskaart waarbij bijvoorbeeld een identificatie moet worden getoond bij controle? Ik denk ook aan een railrunnerkaartje waarop kinderen anoniem samen met hun ouders kunnen reizen, een soort ov-runnerkaartje.

Wij krijgen berichten dat het soms erg lang duurt voordat problemen zijn afgehandeld. Blijkbaar ontbreekt dan de juiste prikkel om echt heel snel tot een oplossing te komen. Dat kan echt heel vervelend zijn. Als je kaart het niet meer doet en je moet negen werkdagen wachten vanaf het moment dat de kaart ontvangen is, dan zit je zo twee, drie weken zonder je reisproduct, zonder je abonnement. Dat kan voor mensen echt een probleem zijn. Er moet een prikkel in te bouwen zijn waarmee dit sneller op te lossen is. Een mooi voorbeeld is misschien de ov-kaart voor studenten. Het onafhankelijke OV loket heeft geconcludeerd dat studenten benadeeld worden ten opzichte van andere reizigers. De staatssecretaris heeft in de beantwoording van onze vragen aangegeven dat dit lastig ligt vanwege de samenwerking met DUO. Moeten studenten daar de dupe van zijn? Ons antwoord op die vraag is natuurlijk nee. Kunnen wij het regelen dat studenten een tijdelijke vervangingskaart krijgen die geldig is totdat zij de nieuwe kaart van DUO ontvangen? Kan de staatssecretaris al iets meer zeggen over de impact op het ov van de studiefinancieringsplannen van haar collega van OCW?

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. Excuses dat ik wat later ben gearriveerd. Ik was met een ander «infraproject» bezig. Vandaag bleek dat op de A2 de melkkoe nog volop draait en daar moesten toch ook wat reacties op geformuleerd worden.

Het is druk bij deze vergadering en dat is goed. Het onderwerp leeft. Ik heb de staatssecretaris eerder gevraagd of zij in ieder stuk en ook in haar handelen de reiziger centraal wil stellen. Dat is de basis van het betoog van vandaag: de reiziger centraal. En niet: de reiziger op centraal drie uur laten wachten op een storing. Ik vraag regelmatig aan mensen hoe zij de ov-chipkaart ervaren. Dan rolt binnen een kwartier de hele wereldellende over je heen. Veel zaken blijken niet te werken. Mensen zijn eraan gewend dat zij een reisproduct – ik vind dat een vreselijk woord – kopen en daar vooraf voor betalen. Bij de ov-chipkaart kan dat ook. Dan moet je er een bepaald bedrag op zetten. Dat is goed te begrijpen. Wat niet goed te begrijpen is, is dat je bij het opladen altijd moet kiezen tussen € 5, € 10, € 20 of € 50. Mensen ergeren zich daaraan. Als zij voorafgaand aan een reis naar Groningen zien dat dat € 48,30 kost, dan moeten zij € 50 op die kaart kunnen zetten. Kost de reis € 25, dan moeten zij er € 25 op kunnen zetten. Nu wordt de reiziger gedwongen te kiezen tussen bepaalde vaste bedragen. Wij zouden dat graag aangepast zien. Wat zijn de mogelijkheden?

Veel andere ergernissen zijn inmiddels door de collega's genoemd, dus ik zal niet uitpuittend zijn. De conclusie rond de ov-chipkaart is dat de reiziger constant de dupe is en niet centraal staat. Dat heeft te maken met het falen van bijna alle actoren op dit dossier. Er wordt gewerkt aan een tussenoplossing, opdat er misschien nog een jaar een papieren chipkaart is voordat de ov-chipkaart volledig is ingevoerd. Er is gewoon een heel makkelijke oplossing: zorg dat er op ieder perron, maar ook in de tram, metro en bus gewoon een papieren chipkaart te kopen is. Dan kan iedereen vrij kiezen. Dan is er een vrije keuze. Als het sneeuwt, dan kunnen mensen gewoon met lijn 1 van Scheveningen naar het Binnenhof om te kijken hoe het er daar besneeuwd uitziet. In de toekomst wordt dat veel minder makkelijk. Mensen hebben dan niet meer de vrijheid om het ov te gebruiken zoals zij dat wensen. Bij het blijven bestaan van een papieren kaartje is die vrijheid er wel.

In het vorige overleg zei de staatssecretaris over de poortjes dat ze de veiligheid vergroten. Dat hebben wij gelezen. Het aantal incidenten is niet afgenomen en de ernst is flink toegenomen. Oftewel: hufters kopen ook gewoon een kaartje. Sterker nog, ze nemen dan ook graag hun wapentuig mee door het poortje. Het poortje is niet de oplossing. Het stelt een bepaalde beleving centraal die er niet is. Ook hierop graag een duidelijke reactie.

Ik kom op de sociale veiligheid. Ook hierbij moet de reiziger centraal staan. Een klein jaar geleden was ik in Londen en ben ik meteen het ov in gedoken om te bekijken hoe het daar gaat. Ook daar zijn er poortjes, maar in ieder metrostation staan er mensen in gele of blauwe hesjes. Als je kaartje niet goed werkt, word je meteen geholpen. Er is heel veel service. Als het kaartje niet werkt en het blijkt dat je gezocht wordt, word je meteen overgedragen aan de politie. Dat gebeurt ook als je raar gedrag vertoont. Ik heb dat zien gebeuren. Daardoor wordt het veiliger. Dat is niet door het poortje, maar door de mensen. De reiziger moet ook hier centraal staan. Nu de gelden waarschijnlijk niet meer richting de geslaagde pilot gaan, vraag ik de staatssecretaris of het mogelijk is om geld vanuit het Gemeentefonds en het Provinciefonds te labelen voor sociale veiligheid in het openbaar vervoer, zodat gemeenten en provincies verplicht worden om de sociale veiligheid te verbeteren.

De **voorzitter**: Wilt u afronden? Uw spreektijd is voorbij.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik herinner aan mijn Kamervragen over blindengeleidehonden in de taxi. Vorige week konden wij op PowNews zien dat mensen met een blindengeleidehond geweigerd werden, onder meer onder het mom «dat past niet in mijn taxi», terwijl het ging om een Chrysler Voyager, een zevenzitter. Nee, bij deze taxichauffeurs staan in 90% van de gevallen Allah en Mohammed centraal en niet de reiziger. De staatssecretaris stapte daar in haar beantwoording overheen en daar ben ik kwaad over. In januari las ik er al een artikel in de krant over. Dit is echt de reden dat mensen met een hond geweigerd worden. Het is een grove schande. Van de mensen die in beeld zijn geweest, moet de vergunning worden afgepakt. Zij kunnen een andere baan gaan zoeken. Ik wil maatregelen van de staatssecretaris om deze misstand te voorkomen.

De **voorzitter**: Gezien het gedetailleerde niveau van de vragen wil de staatssecretaris graag twintig minuten om haar beantwoording voor te bereiden.

De vergadering wordt van 15.56 uur tot 16.16 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ons is gevraagd of een tolk mag meespreken. Daar hebben wij toestemming voor verleend. Als het storend blijkt voor de vergadering, dan moeten wij ermee stoppen, maar wij hopen dat het lukt. Ik stel voor dat de leden maximaal twee keer interrumpen, steeds aan het eind van de blokjes van de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb geen bezwaar tegen interrupties tussendoor, hoor.

De **voorzitter**: Wij kunnen het voor de levendigheid ook gewoon tussendoor doen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik moet helaas over een kwartier weg, maar mijn medewerker zal meeluisteren.

De **voorzitter**: U bent natuurlijk altijd welkom om terug te komen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het is mogelijk dat er straks stemmingen worden gehouden, waardoor wij de vergadering moeten schorsen.

De **voorzitter**: Dat klopt. Voor het publiek: als er straks heel lang een bel gaat, dan betekent dat dat wij spoorslags naar de plenaire zaal gaan.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Het publiek mag niet applaudiseren en ik moet mij richten tot de Kamer, maar ik richt mij aan het begin van mijn betoog toch even tot het publiek. Dank dat u aanwezig bent! Door alle woordvoerders is gesproken over de visueel gehandicapten. Ik zeg vooraf tegen de heer De Rouwe: ja, ik wil. Ik ben niet met de Fyra getrouwd, ik wil ook niet met u trouwen, maar ik wil wel met alle partijen om tafel, zowel met de Oogvereniging als met de vervoerders. Het is goed om de zaken door te spreken en uit te spreken. De mogelijkheden en onmogelijkheden zullen wij direct met de betrokkenen doornemen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Wij hoeven er niet voor te trouwen, maar ik vind het fantastisch dat u het verzoek van ons allen wilt opvolgen. Neemt u dan ook het onderwerp taxi's mee? Ik kan dan met een gerust hart deze vergadering verlaten.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja, ik wil dat meenemen, maar daarbij geef ik wel een kader mee. De gemeenten in de verordening mogen namelijk eisen dat taxi's toegankelijk zijn. Laat ik één ding vooropstellen: ik kan mij niet voorstellen dat de visueel gehandicapte zijn of haar ogen niet mee mag nemen. Zo kijk ik er namelijk zelf naar, als zij met een blindengeleidehond reizen. Het weigeren van klanten vind ik ongepast en ongewenst. Dat heb ik ook in de brief gezet. Ik ga met de grote gemeenten in gesprek. Daar spelen zich de meeste problemen af, zo heb ik begrepen. Ik vind het echter heel belangrijk dat er maatwerk plaatsvindt. Het gebeurt namelijk op straat, bij een taxi en in een gemeente. Ik vind het belangrijk dat de problemen op dat niveau worden doorgesproken, dat de maatregelen daar worden genomen en dat daar geregeld wordt dat het gebeurt en dat het kan. Dus ja, ik neem het mee, maar dat is het kader waarbinnen ik het mee zal nemen.

Ik ga door met een beter speelveld, zoals ik dat zelf noem. Ik denk dat de meesten wel begrijpen waar ik het over heb. Ik ben er nog niet zo heel lang, maar als ik kijk naar de ov-chipkaart, het verleden en de reiziger, denk ik dat de reiziger behoefte heeft aan meer samenhang en meer duidelijkheid. Ik heb van het begin af aan gezegd dat de reiziger van deur tot deur moet kunnen reizen en niet van station naar station. Dat betekent dat er meer regie voor de reiziger moet komen, over de verschillende concessiegebieden heen. Over diverse zaken die nu versnipperd zijn, moet regie komen. Omdat het ov deels gedecentraliseerd is, komt deze samenhang heel moeilijk tot stand. Ik wil dat de ov-chipkaart gebruikersvriendelijker wordt en dat het systeem erachter verbetert. Er ligt natuurlijk al een heel systeem. Dat betekent dat een aantal dingen opgelost en dat een aantal nieuwe dingen ingezet zal moeten worden. Daarom hebben wij eind vorig jaar al met de decentrale overheden, de vervoerders en met de consumentenorganisaties besloten een samenwerkingsplatform op te richten, de permanente structuur. Ik heb de Kamer in de brief aangegeven dat ik knopen wil doorhakken, als de partijen er onderling niet uitkomen. Ik ben er heel blij mee dat ik eigenlijk Kamerbreed hoor dat de leden dat steunen. Die steun is er niet alleen voor concessie-overstijgende onderwerpen, maar ook voor de andere weg die ik wil onderzoeken. Ik wil namelijk voor tarieven en producten bekijken of er een basis is te vinden, los van de verantwoordelijkheden van decentrale overheden die zeggen: dat kunnen we sowieso landelijk regelen, als er maar een plus op blijft voor de decentrale overheden. Verder wil ik bekijken of het noodzakelijk is om regels te stellen aan tarieven en producten.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik wil één ding helder stellen. Het is een prima idee dat een permanente structuur kijkt naar productontwikkeling rondom de ov-chipkaart, want er kunnen nog veel meer producten aan gekoppeld worden. Voor de reiziger is het handig dat hij een keuze heeft. Die keuze moet gelijkluidend zijn en niet in iedere bus anders. Ik hecht er wel aan dat de regio's waar het openbaarvervoerbeleid, dat overal anders is, net naartoe is gedecentraliseerd, keuzes maken ten aanzien van de hoogte van de tarieven. Dat is nu de bevoegdheid van de regionale overheden en dat wil ik nadrukkelijk zo laten.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb geen enkele intentie om bevoegdheden van decentrale overheden erdoorheen te fietsen. Ik heb er wel behoefte aan om te bekijken of er gezamenlijk met vervoerders en decentrale overheden een basisstructuur voor reizigers kan zijn waarvan iedereen zegt: wat wij daarin decentraal organiseren, hoeft niet; laten wij ervoor zorgen dat er een basis komt die landelijk breed vorm kan krijgen. Of wij daaruit komen, hangt natuurlijk af van de decentrale overheden, de vervoerders en van mijn opstelling. De eerste vraag die wij daar neergelegd hebben, was: is er wel begrip en gevoel voor dat wij moeten bekijken of er landelijke regels te stellen zijn en moeten bekijken waar de plus voor de regio begint? Ik zal echter niet ongewenst treden in de bevoegdheden van de decentrale overheden.

De heer **Bashir** (SP): Dat decentrale overheden ook bevoegdheden hebben, is natuurlijk duidelijk, maar we kunnen als rijksoverheid toch limieten stellen? Het is absurd dat de tarieven opeens zo hoog worden: 25%, 30%. Wat is de limiet? Wij kunnen toch gewoon landelijke maximumtarieven afspreken? Dan weten de reizigers in ieder geval waar zij aan toe zijn. Een lager tarief mag dan, maar een hoger niet.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ga nu proberen om te bekijken of wij hier kaders voor kunnen stellen. Dan zeggen wij dus niet dat dit het moet zijn, maar dan stellen wij kaders vast waarbinnen wij kunnen bewegen. Ik ga onderzoeken of wij dat kunnen organiseren.

De heer **De Rouwe** (CDA): Die richting zien wij als noodzakelijk, als de onderliggende partijen er niet uitkomen. Dat gaf ik al aan. Wel is het een weg van lange adem. Wanneer verwacht de staatssecretaris dit kader concreet aan de Kamer te kunnen presenteren? Als de wetgeving hier door de Kamer en wellicht door de Eerste Kamer moet, kunnen wij anderhalf à twee jaar verder zijn. Ziet de staatssecretaris dat risico ook? Wat wil zij in de tussentijd doen? In de tussentijd zitten wij nog wel met problemen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Laat ik mij eerst beperken tot de permanente structuur en de huidige concessie-overstijgende problemen met de ov-chipkaart. Daarvoor geldt: voor de zomer is het goedschiks, daarna kwaadschiks. Het regels stellen aan tarieven en producten zie ik als een apart traject, dat ik parallel mee laat lopen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Prima, dat is een deel van de beantwoording, want mijn suggestie was ook dat het langer kan duren, als het kwaadschiks en via regelgeving gaat. Dan moet het misschien wel door de Tweede Kamer en de Eerste Kamer. Dan hebben wij het zo over anderhalf of twee jaar, ook al is de staatssecretaris heel snel. Wat doet de staatssecretaris in de tussenliggende periode? Dat betekent in het ergste geval twee jaar ellende voor de treinreiziger of ov-gebruiker.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het klopt dat het veel langer duurt om de wet te maken, maar ik zal de kaders eerst aangeven. De wet heeft nu eenmaal

een traject van een kleine twee jaar. Zo lang duurt het voordat die gerealiseerd is. Het is dus goedschiks voor de zomer. Dan zal ik kaders aangeven en het wetstraject ingaan.

De heer **De Rouwe** (CDA): Goed dat de staatssecretaris dit erkent. Het is ook geen abracadabra. Iedereen kan dit uitrekenen. Mijn vraag is: wat doet de staatssecretaris in de tussentijd? Wij willen het huidige niveau met zijn allen niet, ook de staatssecretaris niet. Anders greep zij niet in. Dat is terecht. Wat doen wij in de tussentijd van misschien één, twee of drie jaar? Ik stel een parallel traject voor.

Staatssecretaris **Mansveld**: In de tussentijd zal de permanente structuur haar verantwoordelijkheid daarin moeten nemen. Als die echter niet tot stand komt of niet gemakkelijk tot stand komt, zullen er stappen genomen moeten worden. Mijn principe is echter dat zaken eerst in de permanente structuur besproken moeten worden. Dat is de goedschiksvariant. Dan moeten wij eruit komen. Ik heb de voorloper van de permanente structuur, het NOVB, het Nationaal OV Beraad, twee weken geleden voor het eerst toegesproken. Daar heb ik gezegd dat hier een verantwoordelijkheid, een taak, ligt en dat hier veel stille eer te behalen is. Voor de stille eer die je krijgt, omdat je weet hoe je gezamenlijk problemen op moet lossen, moet je het doen. Daarop kun je trots zijn. Ik heb er vertrouwen in dat dit tot stand gaat komen, maar als het niet tijdig tot stand komt, zal ik kwaadschiks zo snel mogelijk handelen met de maatregelen die mij ter beschikking staan.

Ook wordt er gewerkt aan een nieuwe eigendomsstructuur van TLS en onderzoek ik of het toezicht door een onafhankelijke toezichthouder wenselijk en mogelijk is. Daarop kom ik zo terug. Eerst zal ik daarover echter in gesprek gaan met de Kamer. Ik zal de Tweede Kamer zo veel mogelijk meenemen in alle stappen. Daarna kan ik starten met een formeel wetgevingstraject.

Er werd gezegd dat het te traag gaat met de permanente structuur en er werd gevraagd waarom partijen niet tot een convenant zijn gekomen, zoals 1 januari jongstleden werd toegezegd. Er werd gevraagd hoeveel tijd ik de heer Meijdam en de vervoerders nog geef om volwassen te worden. Dat was de tekst volgens mij. Belangrijke kwesties waarover gesproken wordt, zijn onder andere de vraag hoe men tot besluitvorming kan komen, als er geen consensus is. Dat is best een ingewikkeld onderwerp. Wat is de rol van de voorzitter daarbij? Hoe zit het met de financiering van maatregelen? Om te kunnen samenwerken, moeten alle partijen over de brug komen. Dat is lastig, want er is geen gezamenlijke geschiedenis die partijen bevestigt dat het loont om je nek uit te steken. De geschiedenis is ook een beetje dat het, als er onduidelijkheid is, via de media wordt besproken. Laat ik het zo formuleren. Het overleg in het NOVB is gestart. Ik vind dat het aan de slag moet gaan en dat het werkenderweg vertrouwen op moet bouwen. Dat is niet makkelijk, voor zover ik het heb gezien, maar men heeft inmiddels een heel duidelijk besef van urgentie. Men beseft dat er iets moet gebeuren. Ik heb daar geprobeerd uit te leggen dat de reiziger gewoon in de trein, de bus, de tram of de metro wil stappen. Iedereen wil er begrip voor hebben dat er ingewikkelde vraagstukken aan ten grondslag liggen, maar wij willen dat het geregeld wordt. Voor de zomer kan het dus nog goedschiks. Daarna zal er duidelijkheid moeten komen.

Mevrouw De Boer vroeg hoe de achtervang eruitziet bij de permanente structuur. Wij willen besluiten van de permanente structuur niet overrulen. Voor mij is het uitgangspunt dat landelijke kwesties op landelijk niveau besloten moeten kunnen worden. Ik zal het inzetten van de bevoegdheden die ik nu via wetgeving creëer, laten afhangen van de mate waarin men in de permanente structuur onderling tot goede afspraken zal komen. Ik zie de wetgeving dus als stok achter de deur.

Mevrouw Dik-Faber en mevrouw Van Veldhoven hebben over de wetgeving gevraagd waar ik aan denk bij interventies. Is dat ook reisinformatie? Wat zijn concessie-overstijgende vraagstukken? Op dit moment denk ik aan transparantie in tarieven en kaartsoorten, toegankelijkheid van de ov-chipkaart, gebruiksgemak van de ov-chipkaart, verbeteren van de klantgerichtheid bij de afhandeling van verlies van de kaart of bij fout in- en uitschakelen. Daarop kom ik zo nog terug ten aanzien van de voorbeelden die de leden hebben genoemd. Mijn uitgangspunt is en blijft dat de permanente structuur eerst aan zet is. Als die er echter niet uit komt, zal ik handelen. In de toekomst zullen in de permanente structuur ook onderwerpen zoals reisinformatie behandeld kunnen worden, maar wij moeten starten met de huidige problemen met de ov-chipkaart. Die moeten nog worden opgelost. Reisinformatie kan een landelijke invalshoek hebben.

Ik ga verder in op TLS. Ik streef voor TLS naar een structuur waarin alle vervoerders met een concessie in Nederland zijn vertegenwoordigd, zodat zij samen sturen op een zo efficiënt en transparant mogelijke «kassa van het openbaar vervoer». Laat ik het zo maar noemen. De positionering van TLS moet zodanig zijn dat TLS een heel goede uitvoeringsorganisatie is voor het beleid dat in de permanente structuur wordt gemaakt. Ook moet TLS zo efficiënt mogelijk werken, zodat er geen onnodige meerkosten zijn voor vervoerders en reizigers. Marktpartijen zijn daarbij voor mij een vraagteken. Verder mogen er geen drempels zijn voor innovatieve producten vanuit de markt. Er mogen bijvoorbeeld geen drempels zijn voor aanbieders van mobiliteitskaarten. De data die TLS verzamelt, moeten gebruikt kunnen worden om het inzicht in de werking van het totale openbaar vervoer te vergroten, zodat dat kan verbeteren. Wij zijn nu met de aandeelhouders van TLS en de verschillende groepen vervoerders in overleg. Veel verder kan ik hierop niet vooruitlopen, want met name de financiële consequenties van herpositionering van de huidige en toekomstige partijen wordt onderzocht. Ook wordt onderzocht hoe de structuur eruit moet zien. Dat gesprek vindt in vertrouwelijkheid plaats, want mensen geven daarin openheid en die moet op dit moment niet te open liggen. Het is mijn wens om in de zomer een intentieverklaring te sluiten met de aandeelhouders en de vervoerders. Die kan ik dan met de Kamer bespreken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Er zijn een aantal principiële discussies die wij met elkaar moeten voeren. Daaruit komen een aantal beleidskeuzes, zo zou je kunnen zeggen. Zoals ik het begrepen heb, moet de permanente structuur zich daarmee bezighouden. Een aantal van die beleidskeuzes moet in de praktijk worden uitgevoerd. Dat moet TLS doen. Waarom is het dan zo van belang dat alle vervoerders zelf eigenaar, onderdeel, zijn van TLS? Je kunt ook zeggen met elkaar: dit is een gezamenlijke opdracht die wij aanbesteden; wij bekijken welke partij dat voor ons kan uitvoeren, zonder dat wij het zelf gaan doen. Je kunt als permanente structuur ook een opdrachtgever zijn en het met elkaar financieren zonder dat je er zelf onderdeel van bent. Onderzoekt de staatssecretaris die mogelijkheid ook? Dan houd je ook wat meer afstand tussen aan de ene kant het uitvoerende en aan de andere kant het beleidsmakende. Dat kan de kritische houding ten opzichte van de uitvoerder ten goede komen. Daar zouden wij best weleens belang bij kunnen hebben.

Staatssecretaris **Mansveld**: Wij hebben een aantal mogelijkheden bekeken. Nu zijn een aantal vervoerders daar eigenaar van. Wij vinden het belangrijk dat alle vervoerders daarbij betrokken worden, ook nieuw toetredende vervoerders. Daarmee krijgen zij de prikkel om te kijken naar de uitvoer van de eigen producten. Dan krijg je de drieslag van beleid, uitvoer en toezicht. Het toezicht kan extern worden gelegd bij bijvoorbeeld

de nieuwe Autoriteit Consument & Markt. Die kan er dan op toezien dat het op die manier wordt ingericht. De mogelijkheid om het bij een extern bedrijf neer te leggen, hebben wij niet als eerste optie meegenomen. Laat ik het zo formuleren. Wij willen het dus echt houden bij de partijen, de vervoerders, die daarmee toezien op de uitvoer van het eigen product.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik begrijp en steun het belang dat de staatssecretaris hecht aan de betrokkenheid van alle vervoerders. Dan kun je het vervoer van deur tot deur garanderen. Anders krijg je toch weer een paar losse kaarten of oplossingen. Juist in de permanente structuur zijn alle partijen betrokken. Dat staat nog los van de vraag hoe zij de uitvoering zo goed en efficiënt mogelijk gaan realiseren. De staatssecretaris zei dat het niet de eerste optie was. Is zij bereid om die optie toch uit te werken? Die heeft op dit moment niet haar voorkeur, maar wil zij die meerdere opties in ieder geval aan de Kamer voorleggen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb er geen probleem mee om een position paper te maken waarin daarnaar gekeken kan worden, maar ik zeg mevrouw Van Veldhoven wel dat de afweging dat er direct belang is bij een efficiënte uitvoering voor ons heel belangrijk is. Op dit moment is bij ons en bij mij niet de verwachting dat dit op die manier geborgd is. Ik zie nu een aantal vervoerders die eigenaar zijn van TLS. Er is best wel discussie over de vraag of dit voor alle vervoerders moet. Het is dus van belang om te bekijken hoe je alle vervoerders direct belang kunt laten hebben bij een efficiënte uitvoering. Verder is het van belang om het zo te organiseren dat nieuwe vervoerders, als zij tot de markt toetreden, direct in die positie worden gebracht. Dat is het uitgangspunt van ons denken, maar ik kan een position paper daarover toezeggen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Mijn aanvullende vraag gaat niet over hetgeen mevrouw Van Veldhoven vroeg, maar meer over het voorstel van de staatssecretaris. Daarin werken alle vervoersbedrijven samen. Dat hebben wij op sommige fronten eerder mondjesmaat gezien. Vaak liggen ze met elkaar in de clinch. Daar moet je gewoon eerlijk over zijn. Ik vraag mij dus af of het effectief gaat werken als zij met elkaar regie voeren over de ov-chipkaart. Ik kan het op zijn Rotterdams zeggen, maar ik zal het netjes houden: stel dat daarbij een vorm van onenigheid ontstaat, is de staatssecretaris dan bereid om een mogelijkheid te creëren om daarbij zelf in te grijpen? Kan dat bijvoorbeeld via een wettelijke mogelijkheid of op een andere manier? Ik kan mij voorstellen dat dit zich voor gaat doen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Daarom zei ik net dat er een onafhankelijke toezichthouder komt. Het is natuurlijk ook heel belangrijk hoe je de governance van zo'n organisatie inricht. Ik denk dat vervoerders belang hebben bij een goed beheer van hun eigen kassa. Het is inderdaad van groot belang in de structuur om wel de betrokkenheid te organiseren maar de governance zo in te richten dat wij inderdaad niet allerlei vechtende mensen over straat hebben.

De heer Bashir vroeg naar de salarissen bij TLS. Het is een bv. De heer Bashir begrijpt dat ik niet over de salarissen ga. Bij het aantrekken van de nieuwe directeur is hier rekening mee gehouden, maar meer kan ik daarover niet zeggen.

De heer **Bashir** (SP): Het is ons allemaal bekend hoe de structuur van TLS is. De Kamer heeft deze motie twee keer aangenomen. Zij heeft verzocht om het te regelen via de aandeelhoudersvergadering van de NS. Ik vraag de staatssecretaris of de geest van de motie uitgevoerd gaat worden.

Staatssecretaris **Mansveld**: De Nederlandse Spoorwegen is verzocht hier rekening mee te houden. Dat is gebeurd.

De heer **Bashir** (SP): Ik begrijp natuurlijk dat het om salarissen gaat en dat dit privacygevoelige informatie is. In het verleden is hierover toch informatie gezonden aan de Kamer, ook over de hoogte van salarissen. Begrijp ik dus dat de nieuwe mensen die bij TLS in dienst treden als directielid, een salaris krijgen dat lager of in ieder geval niet hoger is dan de balkenendenorm?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik moet mijzelf helaas herhalen. Ik begrijp dat de heer Bashir de details hiervan heel graag wil weten en daar veel belang aan hecht. Wij hebben het verzoek neergelegd bij de Nederlandse Spoorwegen om hier rekening mee te houden. Dat is gebeurd. Dat zei ik al. Meer informatie kan ik hierover niet kwijt.

De **voorzitter**: U zult het hiermee moeten doen. De staatssecretaris gaat verder met haar beantwoording.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter, ik heb een punt van orde! Het gaat namelijk om een aangenomen Kamermotie. In het verleden zijn wij hierover geïnformeerd.

De **voorzitter**: Dat kan zo zijn, maar dan moet u daarover op een ander moment spreken. De staatssecretaris heeft haar antwoord nu in twee termijnen gegeven. Dat was volgens mij zonneklaar. Daar wil ik het bij houden.

De heer **Bashir** (SP): Toch heb ik een punt van orde, want wij hebben als Kamer recht op informatie. Het gaat niet om zomaar iets. Het gaat om een voorstel dat de Kamer twee keer in meerderheid heeft aangenomen. De vraag was als volgt: moeten wij concluderen dat de Kamermotie is aangenomen of niet? Dat lijkt mij niet te veel gevraagd. Op die informatie hebben wij als Kamer recht.

De **voorzitter**: Ik constateer dat u de enige bent die de vraag op die manier stelt.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik heb een punt van orde om hier misschien uit te komen. Kunnen wij niet gewoon een brief krijgen zodra hierover helderheid is? Dan hebben wij gewoon de tijd. Op het moment dat er duidelijkheid is, kan de staatssecretaris gewoon een brief sturen aan de Kamer hoe het zit met de motie. Dan hoeven wij daarover nu niet verder te gaan.

De **voorzitter**: Ik heb uit de beantwoording van de staatssecretaris begrepen dat wat zij nu zegt, waarschijnlijk ook het antwoord in de brief zal zijn, omdat zij er gewoon niet meer over wil of wellicht kan zeggen. Ik vrees dat u het daarmee moet doen. Ook de heer Bashir moet het daarmee doen. Als u vindt dat u onvoldoende antwoord hebt gekregen, moet u een andere manier vinden om dat antwoord te krijgen. In dit algemeen overleg kan het niet.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat snap ik. Dan ben ik niet duidelijk geweest met wat ik bedoelde. Ik snap dat het antwoord van de staatssecretaris blijft zoals het nu is. Of wij het nu horen of op papier lezen, maakt niet zo veel uit. Kunnen wij echter een brief krijgen als er duidelijkheid is? Dan heeft de heer Bashir zijn toezegging in ieder geval en de aangenomen motie wordt recht gedaan. De vraag is dus of de staatssecretaris, als de informatie er is, die gelijk deelt per brief.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik vind het prima om in een brief te herhalen wat ik zojuist heb gezegd: het is een bv; de salarissen zijn daar vertrou-

welijk en besloten; ik kan de Kamer die informatie niet geven. Ik heb de motie uitgevoerd voor zover die binnen mijn macht lag. Ik heb aan de NS gevraagd om daar rekening mee te houden. Het antwoord dat daarop terugkwam, na het aanstellen van een nieuwe directeur, was dat daarmee rekening is gehouden. Meer kan ik niet in de openbaarheid brengen.

De **voorzitter**: Ik stel vast dat mijn conclusie juist was. In een brief zou u hetzelfde schrijven als u nu zegt. De heer Hoogland vroeg of u, als er op een toekomstig moment nog nadere informatie zou zijn, die wilt verstrekken. Dat is blijkbaar niet aan de orde. Ik stel voor dat wij de toezegging als geskipt beschouwen. Anders voeren wij hier een heel ordedebat.

De heer **Bashir** (SP): In het verleden heeft de vorige minister van I en M, de heer Eurlings, een brief geschreven aan de Kamer met de hoogte van bedragen. Zo ver ga ik nu niet, want ik vraag niet naar de hoogte van de bedragen en de bijbehorende bonussen. Mijn vraag is heel terecht, want het gaat om belastinggeld, om publieke middelen. Hoe het juridisch geregeld is, interesseert ons verder niet. De vraag is of de motie is uitgevoerd. Zijn de salarissen onder de balkenendenorm of niet? Wij hebben als Kamer recht op die informatie. Ik vraag de collega's om mij daarin te steunen. Anders kunnen wij niet controleren of de Kamermotie is uitgevoerd.

De **voorzitter**: Wij gaan bekijken wat de collega's hiervan vinden. Ik heb de heer Hoogland hierover gehoord.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Samen met de heer Hoogland hadden wij de oplossing verzonnen dat de staatssecretaris de informatie moet delen, als zij die heeft. Wij begrijpen absoluut de reden niet waarom de salarissen geheim moeten zijn. Wij begrijpen dat de staatssecretaris dat op dit moment niet kan, maar kan zij niet toezeggen dat er een brief komt op het moment dat zij de gegevens boven tafel heeft?

De **voorzitter**: Ik zie dat er verder geen behoefte is om te reageren.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zeg een brief toe met daarin de maximaal mogelijke informatie die ik kan verstrekken. Er is een aantal vragen gesteld over het uitfaseren van het papieren kaartje en over het dubbele opstaptarief. Mevrouw Dik-Faber en volgens mij ook de heer Bashir vroegen waarom het dubbele opstaptarief niet voor het hele ov wordt afgeschaft. De overheden en hun vervoerders hebben aangegeven het dubbele opstaptarief te hebben opgelost voor die reizigers die ook met het papieren kaartje geen dubbel opstaptarief betaalden. Dat daarnaast nog groepen zijn die wel een dubbel opstaptarief moeten betalen, was ook met het papieren kaartje in de trein en het regionale ov de situatie, bijvoorbeeld als een reiziger reist met een regionaal geldend kaartje en overstapt op een trein van de NS. De heer Bashir vroeg hoe het dubbele opstaptarief zich verhoudt ten opzichte van de kostenneutraliteit. Voor het regionale ov is opbrengstneutraliteit afgesproken. Het spoorkaartje valt niet onder het nationaal vervoersbewijs van voorheen. Het zijn verschillende dingen. Het dubbele opstaptarief is overigens een neutrale verschuiving. Voorheen betaalde de reiziger dit geld bij de overstap tussen trein en bus. Bijna alle partijen hebben gevraagd of ik ervoor wil zorgen dat papieren kaartjes blijven bestaan, zolang alle problemen niet zijn opgelost. Uiteindelijk is het niet de bedoeling om een duaal systeem te handhaven op het spoor. Wij willen de kaartjes dus niet naast de ov-chipkaart laten bestaan, maar wel moet een aantal zaken goed geregeld zijn voordat het papier definitief verdwijnt. Het dubbele opstaptarief moet opgelost zijn.

Dat is dus op korte termijn het geval, maar daarnaast zullen er nog maatregelen genomen worden. Wij hadden het net al over de visueel gehandicapten of slechtzienden. Ik kom zo meteen nog terug op internationale reizigers en op stations met een interwijkfunctie. De NS heeft aangegeven ten behoeve van de incidentele reiziger een papieren kaartje te introduceren. Als er alleen een ov-chipkaart is, zal er ook een ov-wegwerpchipkaartje zijn. Ik denk dat ik daarbij vooruitloop op een van de vragen die nog in deze stapel zit. Voor mensen die te laat opgestaan zijn en hun portemonnee vergeten zijn, mensen die lopen te dromen of verliefd zijn of van wie het tasje is gejat, zo hoor ik mevrouw Van Tongeren zeggen, zal er altijd een wegwerпкаartje bestaan, net zoals in de bus. Het gaat hierbij alleen om een ov-chipwegwerпкаartje.

De heer **De Graaf** (PVV): Het is opvallend – ik weet niet of het komt omdat de lente in de lucht hangt – maar de staatssecretaris is vandaag volgens mij heel erg bezig met de liefde. De staatssecretaris kan haar liefde voor de reiziger beantwoorden, want ik ruik in haar beantwoording de toezegging dat flexibel reizen mogelijk blijft en dat je straks te allen tijde in de tram kunt blijven betalen voor een enkel ritje. Die keiharde toezegging vind ik heel belangrijk, want anders staat de reiziger nog steeds niet centraal.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik weet niet hoe dat er op dat moment uit gaat zien, maar er blijft een wegwerпкаartje bestaan voor de trein. Als er helemaal geen papier meer is, heet dat het wegwerp-ov-chipkaartje.

De heer **De Graaf** (PVV): Er speelt nog een probleem. Bijvoorbeeld in de RandstadRail, die in Den Haag, Rotterdam en het tussenliggende gebied rijdt, hangen van die mooie automaten. Het is hartstikke leuk dat die mooie automaten er hangen, maar ze zijn altijd stuk. Je gaat de tram in en je kunt geen kaartje kopen, want de automaat is stuk. Volgens mijn informatie word je dan toch beboet sinds 1 januari. Dat is een volgend probleem waardoor de reiziger niet centraal staat. Is de staatssecretaris bereid om deze situatie voor nu te veranderen, tot de oplossing er is waar zij het over heeft?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat zou ik met alle plezier willen, maar ik ga daar niet over. De heer De Graaf moet dan bij de HTM zijn. De heer De Graaf komt uit Den Haag. Volgens mij kent hij de HTM heel goed. Mevrouw Van Tongeren vroeg wanneer de poortjes op het station dichtgaan. De poortjes gaan niet per 20 maart dicht. De poortjes worden pas volledig in gebruik genomen op het moment dat alle gewenste groepen kunnen passeren. Dat zijn reizigers en niet-reizigers. Er zijn interwijkstations, waar ook niet-reizigers zullen passeren. De volledige inwerkingstelling gaat in overleg met de gemeenten, de NS en de regionale vervoerders. Het zou inderdaad heel vreemd zijn als dit plompverloren afgesloten wordt.

Mevrouw De Boer vroeg naar korting bij het inchecken voor 9.00 uur. Op dit moment krijgt men geen korting als men om 8.59 uur incheckt en de reis tot na 9.00 uur duurt. Zij wil daarvoor een oplossing. Voor de reiziger die ook graag in de spits wil profiteren van de korting is er een speciaal product ontwikkeld, dat heet: «altijd voordeel». Hierbij krijgt de reiziger 20% korting in de spits en 40% korting in de daluren. Wat betreft de vergelijking met het papieren kaartje: al in de brief van 8 juni 2011 is eerder ingegaan op deze vraag. Daarin staat dat het met het huidige systeem niet mogelijk is om reizigers met een ov-chipkaart automatisch korting te geven bij reizen die in de spitsperiode beginnen en in de dalperiode eindigen en dat de tarieven voor de reiziger intransparant worden. Het systeem moet namelijk ter plekke aannames doen voor het deel van de reis dat in de dalperiode plaatsvindt. Het huidige systeem

werkt ook in het voordeel van de reiziger, want bij inchecken tijdens de dalperiode ontvangt de reiziger korting voor de hele reis. De heer Hoogland heeft gezegd dat reizigers niet de dupe mogen worden van de hoge tarieven. Er zou bijvoorbeeld een landelijk tariefkader moeten komen. Daarover hebben wij zojuist al van gedachten gewisseld. De leden Bashir en Dik-Faber hebben ook vragen gesteld over tariefsverhogingen in de regio. Er is nu al een landelijk tariefkader voor de ov-chipkaart. Het beheer hiervan ligt bij de decentrale overheden. Zij zijn hiertoe bevoegd. In de permanente structuur moeten partijen gezamenlijk tot een besluit komen over landelijke concessie-overschrijdende kwesties.

Mevrouw Dik-Faber heeft een vraag gesteld over de ruzie over langeafstandsvervoer in de media. Zij heeft gezegd dat dit een belachelijke situatie is, omdat dit al lang bekend was bij de vervoerders. Naar aanleiding van de discussie en de berichtgeving in de media heb ik een gesprek gehad met de vervoerders. Zij hebben mij daarin ook toegezegd dat de stijging van regionale tarieven voor reizigers op het spoor opgelost moet worden in het belang van de reiziger. Binnen een aantal maanden komen zij hierover met een impactanalyse en een oplossingsrichting. Zij zullen daarbij ook aangeven wanneer een oplossing gerealiseerd zal zijn. Ik denk dat dit uiterst zorgvuldig moet gebeuren om verdere verwarring voor de reizigers te voorkomen.

Mevrouw Dik-Faber heeft voorts gevraagd of ik me al verdiept heb in de prijzen op de Hanzelijn. De casus inzake de Hanzelijn staat los van de discussie over de hogere tarieven voor de langeafstandsreiziger die met meerdere spoorvervoerders reist. Ik heb het eerste concept van de beantwoording gezien, dus ik verwacht dat mevrouw Dik-Faber zeer binnenkort de antwoorden op haar vragen hierover krijgt.

De heer Bashir heeft opgemerkt dat de reizigers worden geconfronteerd met forse tariefsverhogingen door het afschaffen van het sterabonnement. Hij vraagt wat ik daaraan ga doen. De decentrale overheden zijn bevoegd voor het regionale ov en daarmee ook voor de tarieven, producten en abonnementen. Ik betreur enorme prijsstijgingen. Op het moment dat systemen wijzigen en er enorme prijsstijgingen tevoorschijn komen, wordt de reiziger daar niet blij van. Ik denk ook niet dat het goed is dat het op deze manier gaat. Maar een compensatieregeling zoals de provincie Zuid-Holland met haar vervoerder is overeengekomen, vind ik dan wel weer een goede zaak, want dat betekent dat er geluisterd en vervolgens gehandeld is. Volgens mij is dat de bedoeling als het gaat om publieke aangelegenheden, zeker als het gaat om openbaar vervoer.

De ChristenUnie heeft gevraagd naar de deadline voor single check-in en single check-out. Ik heb een paar weken geleden schriftelijk laten weten dat ik de rapportage met een begeleidend advies van de heer Meijdam in maart en anders in april verwacht. Deze rapportage zal inzage geven in de maakbaarheid, de financiering en de doorlooptijd van enkelvoudig in- en uitchecken. Dit enkelvoudig in- en uitchecken is sowieso niet iets wat op korte termijn gerealiseerd zal worden, maar we moeten er langzaam maar zeker wel stappen in nemen. We moeten er analyses op loslaten en kijken hoe diverse partijen daarin staan.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd naar de aanhoudende problemen in de vorm van defecte ov-chipkaarten. Zij vroeg of ik bereid ben om met de vervoerders afspraken te maken, met als doel dat ook studenten gebruik kunnen maken van de reeds bestaande regelingen voor abonnementhouders met een defecte chipkaart, zoals het tijdelijk mogen reizen met een kopie van de kaart. Ik zal eerst even ingaan op de laatste stand van zaken met betrekking tot de gemiddelde doorlooptijd voor het vervangen van een defecte kaart. Die is in de maand januari voor studenten zeven dagen geweest. Ik denk dat daarmee al een zeer acceptabele tijd bereikt is. Als iemand een bankpas, creditcard of ander plastic kaartje kwijtraakt, treden bepaalde systemen in werking. Ik ben van mening dat zeven dagen een heel acceptabele tijd is om een verloren of

defecte ov-chipkaart te vervangen. Mevrouw Van Veldhoven vroeg of ik bereid ben om daarover afspraken te maken. Het is belangrijk dat de doorlooptijden gemonitord worden. Tijdelijke, vervangende kaarten hebben natuurlijk ook weer belemmeringen, want die zouden dan alleen in een gebied waarin de vervoerder opereert, werkzaam zijn. De bestaande beperkte maatregelen hebben dus geen landelijke werking. Nogmaals, ik denk dat een periode van zeven dagen zeer acceptabel is.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Elke reductie is mooi meegenomen. Daar ben ik natuurlijk blij mee. Als je tas gestolen wordt en je vervolgens zeven dagen je kaart kwijt bent, is dat wel heel vervelend. Dat is misschien een moeilijk geval. Maar als je kaart geheel buiten je eigen schuld om kapot gaat, is dat natuurlijk ook heel vervelend. Het zou dan mogelijk moeten zijn om naar een balie toe te gaan en je chipkaart om te ruilen voor een tijdelijke kaart. Op die tijdelijke kaart staat hetzelfde product en die kaart is dan een bepaalde tijd geldig, bijvoorbeeld zeven of misschien wel negen dagen. Dan kan iemand meteen weer reizen. Ik wil niet te veel op de stoel van de staatssecretaris gaan zitten en heb daarom geen concrete oplossing genoemd, maar ik denk dat er toch oplossingen te vinden moeten zijn die relatief laagdrempelig zijn en die voor dit soort situaties meteen soelaas kunnen bieden.

De **voorzitter**: Dit klonk anders aardig concreet.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik wil hier twee opmerkingen over maken. Ik denk dat er door de student dan met een tijdelijke product gereisd zal moeten worden. Ik bespeur in de interruptie van mevrouw Van Veldhoven de opvatting dat dit allemaal toch mogelijk zou moeten zijn. Ik denk er zelf ook zo over. Ik ben niet heel erg digitaal ingesteld, maar ik denk inmiddels dat in de digitale wereld alles zo ongeveer in twee minuten opgelost kan worden met de beruchte druk op de knop. Het gaat hier echter om een vervoersbewijs met diverse producten. Dat is natuurlijk ook het geval bij een bankpas en andersoortige passen. Voor die kaarten zijn er geen oplossingen die stante pede bij elke balie aangeboden kunnen worden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het gaat er niet om dat je bij elke balie elke volledige ov-chipkaart opnieuw zou moeten kunnen aanbieden. We kunnen zelfs een wegwerp-ov-chipkaart realiseren. Daar moet ook saldo op kunnen staan. Je moet toch een tijdelijke oplossing kunnen realiseren, zeker omdat duidelijk is wie de persoon is die de kaart inlevert? Als die persoon ten onrechte gebruik zou hebben willen maken van een bepaald product, kun je dat daarna gewoon afrekenen. Je weet immers precies om wie het gaat.

Staatssecretaris **Mansveld**: Er is ook een bepaalde procedure nodig om een nieuwe bankpas op naam te krijgen. Dat geldt ook voor de ov-chipkaart. In de tussentijd kan er een tijdelijk product gekocht worden.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik snap dat je niet kunt toveren, dat je niet binnen een dag een pas op naam kunt leveren. De naam moet gecheckt worden, er moet een speciaal product op die kaart gezet worden. Wij hechten allemaal aan privacy, niet alleen D66 maar wij ook. Is het niet mogelijk dat een student die een tijdelijk product koopt, later restitutie krijgt? Is het niet mogelijk dat hij dan de korting weer terugkrijgt die hij niet heeft gekregen op zijn tijdelijke wegwerp-ov-chipkaart? Volgens mij zou dat mogelijk moeten zijn. Ik denk dat dit een uitstekende oplossing is voor de tijd die moet worden overbrugd. De korting moet gewoon achteraf alsnog worden gegeven.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ook mevrouw De Boer spreekt uit dat iets mogelijk zou moeten zijn. Ik zei net zelf al dat ik ook van die vooronderstellingen heb. Als ik dan de uitleg hoor, denk ik: oh ja, dat was toch een stap te snel. Ik zal deze suggestie meenemen naar het overleg over de permanente structuur en voorleggen aan TLS. De opmerkingen die ik net maakte, gelden voor andersoortige passen. De Kamer brengt haar standpunt in. Ik neem het mee en ik zal er bij de Kamer op terugkomen. Er is voorts gevraagd of ik al iets meer kan vertellen over de studiefinanciering van OCW. OCW is natuurlijk het verantwoordelijke departement op dit terrein. In de hoofdlijnenbrief is aangegeven dat de omzetting van de ov-studentenkaart in een alternatief vervoerarrangement voor de student effect zal hebben op nationaal en regionaal mobiliteitsbeleid. Om die reden ligt samenwerking met mijn departement in de rede. Deze samenwerking is gezocht. Wij hebben op dit punt al overleg met de Kamer gevoerd, maar tijdens dat debat waren heel andere woordvoerders aanwezig. Wellicht hebben de leden hier al van hun collega's gehoord dat ik heb aangegeven dat ik de scenario's op hoofdlijnen zal verstrekken aan de minister van OCW, zodat zij die kan meenemen in een reguliere rapportage. Ik heb daarbij wel direct aangegeven dat het mijn ervaring is dat als de Kamer iets op hoofdlijnen krijgt, dat vragen oproept en de Kamer vervolgens om meer details zal vragen. Een en ander zal stapsgewijs verlopen, afhankelijk van de voortgang van het proces. Een aantal woordvoerders heeft gesproken over de verlenging van de pilot Verbeterd Toezicht Openbaar Vervoer. De sociale veiligheid van de reiziger en de werknemer in het ov is van groot belang. Ik vind überhaupt dat iedereen zich buitenshuis veilig moet kunnen voelen. Het gevoel van veiligheid wordt niet alleen bepaald door objectieve waarnemingen en incidenten, maar het heeft voor een belangrijk deel ook te maken met beleving. De heer De Graaf heeft een aantal van die incidenten genoemd. Ik vind het belangrijk dat mensen veilig kunnen reizen. Er is gevraagd of ik ook wel eens met het openbaar vervoer reis. Dat is minder geworden, maar ik reis ook wel eens 's avonds met de trein. Dan zit je alleen in een coupé en dan wil je je veilig voelen. Ieder incident is er één te veel. De vervoerders en de concessieverleners zijn primair verantwoordelijk voor het waarborgen van de veiligheid. Zij zijn dagelijks met het vervoer bezig. Ik vind de taskforce die in 2009 op initiatief van de ministers van BZK en I en M naar aanleiding van een aantal ernstige incidenten is opgericht, erg goed. De ervaringen met de externe toezichthouders in de pilotgebieden waren positief. De maatregel is heel effectief geweest, maar uit de eindevaluatie van de pilot is gebleken dat er niet per definitie een relatie is tussen meer toezichthoudende uren en een sterkere daling van incidenten. Het is aan de decentrale overheden om een mogelijk vervolg van de pilot op te pakken. Decentrale overheden zijn niet zozeer voor een landelijke aanpak, maar voor regionaal maatwerk. Ik denk dat dat regionale maatwerk heel belangrijk is. De heer De Graaf heeft gevraagd of dat niet geoormerkt zou kunnen worden in het Gemeentefonds of in het Provinciefonds. Ik vind dat niet de goede weg en denk dat dit van de overheden en van de vervoerders moet komen. Zij moeten daarin zelf stappen ondernemen. Het openbaar vervoer is gedecentraliseerd. Zij hebben voor zichzelf de lat gelegd. Ze hebben de pilot ook drie keer verlengd, teneinde lang door te gaan en te bewerkstelligen dat de pilot zou leiden tot regulier beleid. Een maatregel als menselijk toezicht is slechts één van de maatregelen met een mogelijke werking. Ik ben dan ook heel blij dat er een traject loopt zoals de «initiatiefgroep naar een beter ov», waarin de vervoersbedrijven en de overheden vertegenwoordigd zijn. Zij kijken naar de sociale veiligheid in een bredere context. Dat traject steun ik zeer.

Ik kom te spreken over de boordcomputer. De heer De Rouwe vroeg: wat kan er in drie weken gebeuren? Er waren wel signalen om tot uitstel over te gaan, maar nog niet voldoende. Nu zijn die signalen duidelijk en zijn ze

er ook in voldoende mate. Ik heb vervolgens zo snel mogelijk een brief naar de Kamer gestuurd met daarin de nieuwe stand van zaken. Ik ga ervan uit dat de Kamer graag wil dat ik op deze manier werk. Dat betekent dat de Kamer soms op heel korte termijn veel brieven krijgt, maar zij is dan in ieder geval goed op de hoogte van wat er speelt.

Ik heb al antwoord gegeven op de vragen over het weigeren van blindengeleidehonden. Wat zijn ze trouwens allemaal rustig!

Er is nog een aantal vragen blijven liggen. Mevrouw Van Tongeren heeft opgemerkt dat veel geld bij de vervoerders blijft hangen als gevolg van incomplete transacties. Hoe kan dat geld terugkomen bij de klant? Ik heb begrepen dat mijn voorgangers hier in het verleden al uitgebreid met de Kamer over hebben gesproken. Het is niet bekend om hoeveel geld het daarbij gaat. Mevrouw Van Tongeren noemde bedragen, maar die zijn ons niet bekend. Wel hebben de overheden en de vervoerders aangegeven dat gelden die vrijkomen als gevolg van het niet uitchecken, altijd zullen worden geïnvesteerd in maatregelen ten gunste van de reiziger. Dit gaat in overleg met opdrachtgevers en regionale consumentenorganisaties. Het is echter wel een heel belangrijk punt van aandacht. Ook de monitoring van een en ander heeft mijn aandacht. Het is immers wel belangrijk dat de zaken gewoon goed gaan lopen. Wat mij betreft, gaan de zaken zelfs perfect lopen. Maar als er dingen misgaan, dan moet daar goed op gemonitord worden, zodat er ook ingegrepen wordt als een regeling niet loopt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Mensen ervaren het echt als volstrekt oneerlijk dat er op die manier meer geld verdwijnt dan zij voor een ov-ritje zouden moeten betalen. Het Financieele Dagblad kwam met deze cijfers. Dat blad kan er dus een gok naar doen. Dan wil ik graag van de staatssecretaris weten om welk bedrag het daadwerkelijk gaat. Ik vind het een beetje een open deur om te zeggen dat het geld ten goede zal komen aan de reiziger. Dat zal best zo zijn. Het is een bedrijf dat reizen verzorgt. Mijn vraag was: kan er niet voor gezorgd worden dat veel meer van dit geld teruggaat naar de cliënt? Kunnen de mensen van wie de gegevens bekend zijn bijvoorbeeld geen berichtje krijgen dat er ten onrechte te veel betaald is? Dan kunnen zij dat geld claimen. Wij hebben het over allerlei slimme digitale mogelijkheden. Kunnen we daar niet veel meer mee doen? Als het bedragen zijn in de orde van grootte van 0,5 miljoen per maand, vindt mijn fractie dat echt onaanvaardbaar hoog.

Staatssecretaris **Mansveld**: Zoals ik al zei: er wordt gemonitord en ik vind dat belangrijk. Wij monitoren niet de bedragen, maar de aantallen. Er kan binnen drie maanden restitutie aangevraagd worden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Zou de staatssecretaris dan misschien die aantallen met ons willen delen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Die staan in de voortgangsrapportage.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Mijn excuses. Dat is niet goed doorgelopen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mochten er na bestudering daarvan nog vragen zijn, dan hoor ik dat graag.

Mevrouw Van Tongeren heeft voorts gevraagd of het juist is dat er kosten verbonden zijn aan het overzetten van saldo van de ene kaart naar de andere. Als reizigers saldo overzetten bij een balie van het ov-bedrijf, wordt er € 2,50 in rekening gebracht. De reizigers kunnen het saldo via TLS kosteloos terugkrijgen op hun bankrekening. In dat geval moet de reiziger wel zelf een nieuwe kaart opladen met saldo.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb een verhaal van een verdrietige reiziger gehoord. Hij heeft een trajectkaart en moet het jaar daarna een nieuwe trajectkaart aanschaffen. Op de oude trajectkaart staat saldo. Dat kan worden overgezet naar de nieuwe trajectkaart, maar dat kost € 2,50. Deze persoon heeft al van alles geprobeerd om te ontdekken of je dat ook kunt doen zonder een betaling. Dat heeft tot nu toe geen resultaat opgeleverd.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik denk dat er administratiekosten worden betaald. Ik ken het specifieke geval niet. Nogmaals, dat saldo is terug te krijgen. Ik wil voor de Kamer nagaan waar die procedure te vinden is. Ik begrijp het punt van mevrouw Van Tongeren, maar het is wel lastig om hier over individuele gevallen te spreken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Het is toevallig een casus van een van onze beleidsmedewerkers. Hij wil met liefde en plezier de exacte details aan de staatssecretaris leveren. Ik heb mij laten verzekeren dat dit geen uniek geval is, maar een situatie die vrij veel voorkomt. Ik dank de staatssecretaris voor haar toezegging om dat uit te zoeken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd hoe het staat met de voorstellen voor de roze ov-chipkaart. Ik heb de Kamer daarover geïnformeerd in mijn laatste voortgangsbrief over de ov-chipkaart van 5 december. Ik heb daarin aangegeven dat de vervoerders en de decentrale overheden vorig jaar hebben besloten om geen anonieme kortingskaart voor ouderen en kinderen te ontwikkelen. Volgens de partijen brengt het invoeren van een anonieme kortingskaart extra distributiekosten en handhavingsproblemen met zich. Mevrouw Van Veldhoven heeft ten slotte gevraagd naar de mogelijkheid voor kinderen die met hun ouders reizen om een anoniem kortingskaartje à la de railrunner te kopen. Zij stelde deze vraag met het oog op de privacy. De railrunner kan voor een reis per trein als product worden geladen op zowel de anonieme als de persoonlijke ov-chipkaart. In de bus, tram en metro wordt automatisch een korting gegeven als een kind incheckt met een persoonlijke kaart. Er zijn al diverse railrunnerachtige producten in verschillende provincies voorhanden. Dat is bijvoorbeeld het geval bij Syntus in Overijssel en Gelderland. De decentrale overheden zijn gestart met het opstellen van een nieuwe tarievenvisie. Daarbij komen ook doelgroepen als kinderen aan de orde. Het idee van een railrunner voor het regionale ov zou daar wellicht in meegenomen kunnen worden.

De **voorzitter**: Ik constateer dat er behoefte is aan een tweede termijn. Ik stel voor in deze tweede termijn een spreektijd van twee minuten te hanteren. Daarbij mag ieder Kamerlid een keer interrumperen.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De Kamer heeft in eerste termijn veel problemen naar voren gebracht. We leggen die problemen uiteraard voor met het doel om die opgelost te krijgen. Als de staatssecretaris die oplost, dan doet ze dat niet voor mij of voor andere Kamerleden, maar dan doet ze dat voor de reiziger. Wij hebben bijvoorbeeld gesproken over het dubbele opstaptarief en over het afschaffen van de sterabonnements, met als gevolg hoge kosten voor de reiziger. Ik verwacht dat de staatssecretaris voor de reiziger opkomt. Ik maak uit haar betoog op dat ze wel in overleg gaat met decentrale overheden, maar ik heb niet gehoord dat ze echt gaat knokken om de tarieven betaalbaar te houden. Ik heb geen harde toezeggingen op dat punt gehoord. Ik had dat echter wel gehoopt. Ik wil de staatssecretaris bedanken voor haar toezegging om ervoor te zorgen dat het probleem van de blinden en slechthorenden opgelost zal

worden. Zo heb ik althans haar toezegging opgevat. Zij zal er met alle betrokkenen voor knokken om een goede oplossing voor deze mensen te vinden.

Ik wil ten slotte om een uitspraak van de Kamer over het papieren treinkaartje vragen. Ik zal derhalve een VAO aanvragen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik heb vier punten. Ik heb begrepen dat de antwoorden op onze Kamervragen over de Hanzelijn binnenkort naar de Kamer komen. Ik ben daar heel blij mee.

Een volgend punt betreft de tarieven voor het reizen over een lange afstand met twee vervoerders. Ik vind het prima dat daar in de komende maanden, ook door de vervoerders, opnieuw naar wordt gekeken, maar ik hoor heel graag de toezegging dat de papieren kaartjes tot die tijd gehandhaafd worden.

De staatssecretaris verwees met betrekking tot single check- in en check-out naar het advies van de commissie-Meijdam dat binnenkort verschijnt. Ik zou het fijn vinden als de staatssecretaris met een deadline komt, omdat het toch nog wel enige tijd zal duren voordat er een oplossing is. We spreken hier al een tijd over. Ik zou het goed vinden als er nu ook echt een harde deadline gesteld wordt.

Mijn laatste punt betreft ten slotte de aanscherping van het landelijke tariefkader. Ik wil daar graag conclusies aan verbinden voor bijvoorbeeld problemen die zich voordoen bij abonnementen voor scholieren. Heeft de staatssecretaris hierbij een deadline voor ogen? Wat mij betreft, moet dit zo snel mogelijk worden opgelost.

Staatssecretaris **Mansveld**: Kan mevrouw Dik-Faber de laatste vraag voor mij specificeren?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Er doen zich problemen voor bij abonnementen voor scholieren. Die zouden kunnen worden opgelost in het kader van de aanscherping van het landelijke tariefkader. Ik hoor daar graag iets meer informatie over. Ik hoor ook graag een concrete deadline.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Als ik aan de ov-chipkaart denk, moet ik altijd denken aan mevrouw Van Driel die mij laatst een mailtje stuurde. Haar zoon betaalde € 70 per maand om van de Hoekse Waard naar Rotterdam te reizen. Inmiddels is dat € 165 per maand geworden. Daarna heeft de provincie ingegrepen. De maximumkostenstijging is 25%. Die berekening wordt ook nog eens gemaakt op basis van het lopende jaar, en niet op basis van het vorige jaar. Er zit dus stiekem al een stijging in verstoep. Ik snap dat de provincie het corrigeert, maar zij heeft wel boter op haar hoofd. Zij heeft zelf de concessie aanbesteed waarin de prijsstijging mogelijk was. Het is dus niet eerlijk om alleen naar het vervoersbedrijf te wijzen. Wij moeten ervoor zorgen dat dit soort fouten niet meer kan ontstaan. Niemand wil dit immers. Ik ga ook niet zeggen dat het expres gebeurt, maar het is niet goed dat het kan. Zolang het kan, zal het mijn missie zijn om te blijven vechten voor eerlijke prijzen in het openbaar vervoer die iedereen kan betalen. Dat geldt voor de toegankelijkheid qua prijs, maar dat geldt natuurlijk ook voor mensen die minder goed kunnen zien en daarom moeite hebben met het gebruik van de ov-chipkaart. Een aantal van hen zit vandaag op de publieke tribune. Er moet voor hen een oplossing komen. Ik heb begrepen dat de staatssecretaris met deze mensen gaat praten. Ik hoop dat er snel een oplossing komt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. De heer De Rouwe, die de vergadering inmiddels heeft verlaten, heeft al gesproken over gratis medeleven. Ik ben wel erg benieuwd met welke concrete voorstellen mijn collega van de PvdA komt om de problemen die hij aanstipt, echt te behandelen. Als er wordt gezegd dat we het zullen aanzien of dat er nog

eens overleg zal worden gevoerd, dan is mij dat toch wat te magertjes. Ik ben het helemaal eens met de visie, maar ik wil dan ook echt een concreet voorstel horen waarin de staatssecretaris wordt opgeroepen om dit te regelen. Wat is bijvoorbeeld de termijn waarop er een oplossing zal zijn voor de mensen met een visuele beperking? Duurt dit nog twee weken of nog vier weken? Hoe staat het met de teruggave van eventuele boetes die mensen met een visuele beperking nu krijgen als zij een vergissing maken met de ov-chipkaart? Wat is de termijn? Als ik op dat punt de PvdA aan mijn zijde vind, dan denk ik: oké, het is niet alleen gratis medeleven. Maar als er dan ook wordt gezegd dat we het nog even moeten aanzien, dan begin ik toch een beetje te voelen voor de uitdrukking die mijn CDA-collega bezigde.

Mijn laatste vraag betreft de 0,5 miljoen. Misschien is dit ook een punt waarbij wij samen kunnen optrekken. Eerder werd de mogelijkheid geopperd om al die ten onrechte verkregen bedragen in een fonds te stoppen en ervoor te zorgen dat dit geld op een verstandige manier rechtstreeks teruggaat naar de reiziger. Dat zou bijvoorbeeld kunnen gebeuren via een korting.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik wil even inhaken op het betoog van de laatste spreker. Ik proef hier ook een beetje die fundamentele discussie. Zoiets als gratis of goedkoper openbaar vervoer bestaat niet. Het moet ergens van betaald worden, hetzij via de prijs van het kaartje, dus door degene die het kaartje koopt, hetzij via de belastingen. Dan betaalt het Rijk of een lagere overheid een deel van het openbaar vervoer, zoals nu ook te doen gebruikelijk is. Ik wil die verantwoordelijkheid ook vooral bij de decentrale overheden laten, maar dat even terzijde.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik snap wat mevrouw De Boer zegt. Er moet natuurlijk betaald worden, linksom of rechtsom, of door de belastingbetaler of door degenen die de kaartjes kopen. Maar hoe is het mogelijk dat de prijzen enorm stijgen als op 1 januari in een bepaalde provincie een bus met een andere kleur gaat rijden, dus een bus van een ander vervoersbedrijf? In dit geval was de prijs meer dan twee keer zo hoog. Ik snap best wel dat prijzen soms stijgen. Maar, met alle respect, dit zijn geen normale prijsstijgingen! Hoe duidt mevrouw De Boer zo'n prijsstijging?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb contact opgenomen met het lokale vervoersbedrijf en met de gedeputeerde. Ze hebben nu aan bijvoorbeeld scholieren vervoersbewijzen aangeboden waarmee zij tegen de helft van de abonnementsprijs met het ov kunnen reizen. Dat is althans in een deel van het gebied het geval. Ik heb echter geen zin om hier man en paard te noemen. De vervoerder en de lokale concessieverlener komen er in goed onderling overleg uit. Er wordt een fundamentele keuze gemaakt. Betaal je als overheid, dus via belastinggeld, of laat je de reiziger het volle pond voor het kaartje betalen? Dat is altijd een keuze. Het gaat daarbij om de vraag: hoe belangrijk vind je openbaar vervoer? Ik wil dat toch even aanstippen. Het is wel heel gemakkelijk om dat verwijt te maken, zoals mijn buurvrouw zojuist deed, maar dan kies je ervoor dat het via belastinggeld betaald wordt.

De **voorzitter**: Ik zie dat mevrouw Van Tongeren hierop wil reageren, maar eerst mag de heer Hoogland een aanvullende vraag stellen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik snap de redenering van mevrouw De Boer. In de compensatieregeling is het maximumpercentage voor een prijsstijging 25%. Dat is nog steeds heel veel geld, zeker als je drie kinderen hebt die allemaal naar school moeten. Dan blijft mijn vraag: waar komt

die 25% prijsstijging vandaan als er alleen maar een bus met een andere kleur gaat rijden?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat moet u niet aan mij vragen. Ik zou zeggen: zoekt u dat maar eens uit dan. Ik heb contact met hen opgenomen. Het probleem is daar nu opgelost. Ik wil hier een algemeen item aanstippen. We kunnen wel doen alsof we voor goedkope ov-kaartjes zijn, maar dan moeten we daar ook bij zeggen dat dit wel van het belastinggeld betaald moet worden. Linksom of rechtsom moet het namelijk betaald worden. Dat is voor mij nu even een principiële uitgangspunt. Elke regionale vervoerder en elke regionale overheid maakt daarin eigen keuzes. In de regio Noord-Nederland is ook een leuk voorbeeld van het verder ontwikkelen van de ov-chipkaart. Ik zal dat voorbeeld zo geven.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik weet niet of mevrouw De Boer de tijd heeft gehad om ooit ook het GroenLinks-programma te bestuderen, maar daarin wordt ongelooflijk veel meer geld uitgetrokken voor goed openbaar vervoer. Dat programma lost ook nog eens de filedruk op, beter en meer dan het VVD-programma doet. Om dat voor elkaar te krijgen, moet je inderdaad de geldstromen verleggen, maar dat kan wel degelijk. Het is dus een keuze. Je kunt kiezen voor goed openbaar vervoer én voor het oplossen van de filedruk op de Nederlandse wegen. Die keuze maakt de VVD tot nu toe niet.

Mevrouw **De Boer** (VVD): De VVD heeft altijd gezegd: we gaan voor allebei. We gaan voor goede bereikbaarheid met de auto – daarom moeten we af en toe een weg verbreden – én we gaan voor goed openbaar vervoer. We gaan voor en-en. Ik begrijp dat GroenLinks geld wil uittrekken voor het openbaar vervoer, maar dat is belastinggeld. GroenLinks houdt van bomen, maar daar groeit geen geld aan. Je moet het linksom of rechtsom zelf betalen. Je betaalt het zelf als je gaat reizen of de lokale overheid of de rijksoverheid legt er geld bij. Andere keuzes zijn er niet.

De heer **Bashir** (SP): Ik wil toch even terugkomen op die tariefsverhogingen. Mevrouw De Boer gebruikte heel veel woorden om te zeggen dat zij er niets aan kan doen. Maar zij kan er wél wat aan doen. Voor 1 januari reden die bussen er ook al. Nu rijden ze er nog steeds, maar voor een veel hoger tarief. Mevrouw De Boer zou samen met ons het voorstel kunnen doen om een maximum te stellen aan de prijsstijgingen. Dan kunnen we ervoor zorgen dat de tarieven niet sneller omhooggaan. Als vervoersbedrijven denken dat ze meer geld nodig hebben, moeten zij een hoger concessietarief vragen. Mevrouw De Boer kan hier dus wel degelijk iets aan doen, maar ze wil het niet.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat is wat anders. Ik begrijp dat de SP de zak met geld alweer klaar heeft staan. Alleen weet de SP nooit waarvan ze het moet betalen, maar dat zijn we wel gewend van de SP. Dan doen we de belastingen gewoon iets omhoog. Het moet linksom of rechtsom betaald worden. Ik heb mij inderdaad zorgen gemaakt over het feit dat de tarieven in die regio's danig stegen. Ik heb daar contact over gehad. Ik constateer dat we het openbaar vervoer hebben gedecentraliseerd. Daarom stond ik ook niet meteen vooraan om er iets aan te doen, want daar moet je namelijk wel de instrumenten voor hebben. We hebben het met z'n allen gedecentraliseerd. De lokale overheid en de lokale vervoerders zijn er in onderling overleg goed uitgekomen. Dat vind ik goed. De lokale politiek mag zich hiermee bemoeien.

De heer **Bashir** (SP): Mevrouw De Boer zegt dat de SP de partij van de lastenverhogingen is. Vandaag heeft het Centraal Planbureau weer cijfers

gepresenteerd. Zij moet maar eens kijken naar hoe de collectieve lasten stijgen onder dit VVD-kabinet. Zij kan wel naar mij wijzen, maar ze moet ook zelf de feiten kennen. Wat betreft de zak met geld die wij zouden weggeven: dat doet de VVD nu ook door die stiekeme tariefsverhogingen te accepteren. Dat geld gaat namelijk niet naar de reiziger, noch naar de kwaliteit van het openbaar vervoer.

De **voorzitter**: Dit dreigt een heel betoog te worden. Wilt u een korte vraag stellen?

De heer **Bashir** (SP): Dat geld verdwijnt in de zakken van de bestuurders van openbaarvervoerbedrijven. Mevrouw De Boer kijkt daarvan weg. Ik wil haar vragen om eens een keer haar verantwoordelijkheid te nemen in plaats van weg te kijken en om ervoor te zorgen dat de reiziger niet steeds hogere tarieven gaat betalen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat is een ernstige beschuldiging. Het geld verdwijnt volgens de heer Bashir in de zakken van de directies van de ov-bedrijven. Ik daag hem uit om met bewijzen te komen. Dit is echt een ernstige beschuldiging. En dan de tekorten. Vanochtend zijn cijfers gepresenteerd en het debat daarover zullen we volgende week voeren. Eén ding weet ik zeker: de tekorten zouden veel groter zijn als de SP aan het bewind zou zijn. Ook dat is doorgerekend door het CPB.

De **voorzitter**: Mevrouw De Boer gaat nu haar betoog afmaken.

De heer **Bashir** (SP): Dat laatste is echt niet waar.

De **voorzitter**: Nee, we laten het hierbij.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Laten we teruggaan naar de inhoud. Ik wil het dus hebben over het doorontwikkelen van de ov-chipkaart. Ik ben blij dat de staatssecretaris wil bekijken hoe ze studenten het te veel betaalde kan teruggeven. Ik denk dat er veel mogelijk is als we de ov-chipkaart doorontwikkelen. Het is teleurstellend dat reizigers die voor 9.00 uur instappen het volle pond moeten betalen. Ik heb de oplossing ook even niet voorhanden en dat pretendeer ik ook helemaal niet, maar ik realiseer me heel goed dat er nog het een en ander schort aan de ov-chipkaart. De permanente structuur zou best meer kunnen worden aangespoord om dit soort dingen door te ontwikkelen. Ik denk ook aan de wegwerp-ov-chipkaart en aan restitutie. Ik zag zojuist op Twitter een leuk product uit Noord-Nederland voorbijkomen. Daar kun je de NS-Business Card ook in de bus gebruiken. De NS-Business Card is zo ontwikkeld dat je achteraf pas betaalt. De NS-Business Card is kennelijk ook een ov-chipkaart en kan nu ook gebruikt worden in de bus. Dan betaal je dus niet vooraf, maar achteraf. Dat is een mooi product. Gedeputeerde Boumans, ons wellicht niet onbekend, heeft dit omarmd. Ik vind dit een voorbeeld van de vele mogelijkheden die de ov-chipkaart biedt. We staan niet aan het eind, maar aan het begin. Ik wil nog even terugkomen op de permanente structuur. Ik zit er niet op te wachten om alles weer met moties dicht te timmeren, maar ik wil toch een gedachtegang delen. Want hoe gaan we met TLS om? Daarin zitten nu drie vervoersbedrijven. Zou je de permanente structuur waarin straks alle ov-bedrijven en regionale overheden zijn vertegenwoordigd, kunnen vragen hoe ze daarmee omgaan? TLS is een uitvoerder, het kassasysteem van de ov-chipkaart. Het maakt geen beleid en coördineert niet. Het is slechts uitvoerder. Hoe zou je daarmee kunnen omgaan? Ik zou het interessant vinden om met de permanente structuur na te gaan hoe er anders invulling aan kan worden gegeven. Daarmee doe je ook recht aan

de verschillende wensen die volgens mij bij verschillende openbaarvervoerbedrijven leven.

De **voorzitter**: U bent door uw spreektijd heen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik begon net op stoom te komen, maar dan laat ik het hierbij.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris dat zij met een position paper over TLS wil komen. Dan kunnen we bekijken waar de overheden, maar uiteindelijk ook de reiziger, het meest mee gediend zijn. Ik dank de staatssecretaris ook voor het feit dat zij de betere tijdelijke oplossing met TLS zal bespreken. En wat betreft de NS-Business Card: hier heb ik er één. De Kamerleden die ook een ov-jaarkaart hebben, hebben er allemaal een gekregen. Daar kun je inderdaad veel mee. Het is inderdaad een ander systeem. Je zet er niet van tevoren geld op, maar het bedrag wordt later afgeschreven. Volgens mij moet zo'n kaart daarom ook heel makkelijk te vervangen zijn, want er staat namelijk geen reisproduct op. Het reisproduct is gekoppeld aan een profiel. Daarom zou er gemakkelijk een vervangende kaart aan gehangen moeten kunnen worden. Wellicht zijn er dus nog meer mogelijkheden.

Dat brengt me bij de anonieme kaart. Bij de ov-runner gaat het mij niet zozeer om de korting, als wel om het feit dat je anoniem moet kunnen reizen. Kinderen kiezen niet zelf welke reizen ze maken. Ze gaan mee met hun ouders. Als kinderen met hun ouders reizen, maar wel een anoniem kaartje hebben, weet je zeker dat ze die keuze pas maken als ze daartoe in staat zijn. Je biedt hun dus een stukje extra privacy. Ik denk dat de handhaafbaarheid te doen zal zijn, want ze moeten namelijk altijd samen met een ouder reizen of met iemand anders die wel zo'n kaart heeft. Graag krijg ik de toezegging van de staatssecretaris dat zij nog eens gaat bekijken wat er mogelijk is.

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. Ik kom nog even terug op de opmerking van de staatssecretaris over de HTM. De HTM is al bijna onderdeel van NS. En dan komt het toch weer bij de staatssecretaris terecht. We kunnen best nog even blijven pingpongen, als we dat gedoe met die apparaten maar oplossen. Ik ga daar aan de slag. Als de staatssecretaris nu aan de andere kant aan de slag gaat, doen we het samen. De staatssecretaris is wederom niet ingegaan op de taxichauffeurs waarover ik me boos maak. In de antwoorden op Kamervragen van 24 januari wordt niet ingegaan op de achtergrond van dit soort zaken. En nu gaat ze er weer niet op in. In Engeland kunnen chauffeurs wel beboet worden. Om 15.31 uur, dus zo'n 118 minuten geleden, verscheen op de BBC-website een bericht dat in Ipswich een taxichauffeur een boete heeft gekregen van 165 pond. Hij moet bovendien 1233,50 pond betalen voor de rechtszaak omdat hij iemand met een blindengeleidehond in zijn taxi geweigerd heeft. In Engeland kan het wel. Laten we het in Nederland ook oplossen. Dat is echt mijn dringende oproep aan de staatssecretaris. Laten we het snel oplossen en het niet op de lange baan schuiven. Wij zullen de staatssecretaris flink achter de broek zitten wat betreft het flexibel reizen. Het liefst behouden wij het papieren kaartje. Het ov-chipdenken heeft de problemen waarover wij vandaag spreken veroorzaakt. Dan is meer ov-chipdenken nooit de oplossing. Hetzelfde geldt voor de Europese Unie. De EU veroorzaakt een hoop ellende, dus meer EU-denken gaat dat niet oplossen, want dat maakt de ellende alleen maar groter. In dit geval geldt precies hetzelfde. We roepen de staatssecretaris op het papieren kaartje in stand te houden. Als dat echt niet lukt, ook niet na een eventuele motie in de loop van volgende week, vragen wij om heel veel actie om mensen flexibel te kunnen laten reizen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik wil eerst ingaan op het algemene punt van de heer Bashir. Hij had het over knokken voor de tarieven en voor de reiziger. Ik wil één ding heel duidelijk stellen. Er staat maar één ding centraal in het beleid. Dat heb ik ook gezegd toen we spraken over de langetermijnspooragenda. De reiziger staat centraal. Het gaat mij echt om de reiziger met een grote «r». De decentralisatie brengt tariefvrijheid met zich mee bij decentrale overheden. Ik heb in de reacties van de Kamerleden op mijn brief geproefd dat het echt heel wat is dat ik met de decentrale overheden ga kijken naar tarieven en producten. We gaan bekijken of we samen kaders kunnen stellen, in ieder geval voor een basis. Mevrouw De Boer merkte terecht op dat daar de verantwoordelijkheid ligt. We hebben verkennende gesprekken gevoerd met de vervoerders en de decentrale overheden over de vraag wat we kunnen bewerkstelligen. Dat is echt een koerswijziging. Als de heer Bashir blijft volharden in zijn opvatting dat er niet geknokt wordt voor tarieven of voor de reiziger, dan moet ik hem echt wijzen op de rest van de Kamer. We willen allemaal knokken voor de reiziger. Bovendien heb ik in mijn brief laten weten dat ik een koers voorsta waarin de reiziger centraal staat. Mijn intentie is dus helder. In de komende maanden zullen we op weg gaan en bekijken hoe we hier gezamenlijk uitkomen. Dit wil ik wel zeggen in reactie op wat de heer Bashir suggereerde.

Blijkbaar heeft de ChristenUnie-fractie een stukje van de beantwoording gemist. Ik heb toegezegd dat er tot die tijd papieren kaartjes blijven voor de lange afstanden.

Wat betreft de deadline voor single check-in en single check-out denk ik dat het belangrijk is dat dit proces zijn weg gaat. In de komende weken komt de heer Meijdam met de uitkomsten van zijn onderzoek en zijn advies. Laten we eerst kijken wat daar uitkomt voordat we deadlines stellen. Het is heel lastig om op dit moment in zo'n proces een deadline te stellen. Het is maar de vraag of het de kwaliteit ten goede komt als we dat zouden doen. Ik heb namelijk al eerder gezegd dat dit niet iets is wat van vandaag op morgen gerealiseerd zal zijn. Wel neem ik de Kamer ontzettend graag mee in processen. Ik hoop dat de leden mij inmiddels ook zo kennen. Ik vind het namelijk heel erg belangrijk dat de Kamer niet voor voldongen feiten komt te staan. We hebben er allemaal belang bij dat er keuzes worden gemaakt die we goed kunnen overzien en die op feiten zijn gebaseerd. Deadlines moeten daarom wat mij betreft veiliggesteld worden. Dan ben ik liever op de hoogte van de feiten dan dat ik toezeggingen doe die ik niet kan nakomen. Daar zou de Kamer boos over worden. En over toezeggingen die wij met z'n allen niet kunnen nakomen, worden weer andere mensen boos.

Ook voor de aanscherping van het landelijk tariefkader voor scholieren werd een deadline gevraagd. Ik zal dit onderwerp inbrengen in het eerstvolgende Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB), de voorloper van de permanente structuur. Daar zal ik partijen vragen of zij met een oplossing kunnen komen voor deze doelgroep.

Mevrouw Van Tongeren vroeg naar een termijn voor de oplossingen van de problemen van visueel gehandicapten. Ik heb toegezegd dat ik het gesprek aanga. Ik vind het heel onprettig als ik op voorhand deadlines moet stellen over uitkomsten van een gesprek dat nog niet gevoerd is. Ik wil dus eerst het gesprek aangaan. De problemen die daar ter tafel komen, zal ik zeer serieus bekijken. Daar zal ik met de vervoerders en de organisaties waarmee ik in gesprek ben, bekijken op welke termijn we welke problemen kunnen oplossen.

Mevrouw Van Tongeren vroeg of het bedrag dat in Het Financieele Dagblad genoemd werd in een fonds zou kunnen. Dat is iets van de vervoerders. Ik vind het heel belangrijk dat de aantallen worden gemonitord. Daar komen wellicht automatisch bedragen uit, maar het gaat mij om de aantallen. Als blijkt dat de aantallen niet afnemen of zelfs stijgen en het dus om substantiële aantallen blijft gaan, dan vind ik het

belangrijk dat daarnaar gekeken wordt in de permanente structuur. Dan kom je namelijk op een probleemniveau terecht en moet je er echt met z'n allen naar kijken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Als mijn zoon zegt dat hij echt zijn huiswerk gaat doen, dan vraag ik ook wanneer hij denkt dat hij ongeveer zijn leeslijst af zal hebben. Ja, zo'n moeder ben ik. Ik zou dus ook graag van de staatssecretaris een indicatie krijgen. Mensen raken met enige regelmaat € 1,50 kwijt. Voor u en mij is dat misschien overkomelijk, maar voor mensen met een klein inkomen is dat een probleem. Op welke termijn – ongeveer, globaal – denkt de staatssecretaris dat er een fatsoenlijke oplossing is voor mensen met een visuele beperking?

Staatssecretaris **Mansveld**: Zoals ik al zei, ga ik het gesprek aan. Ik wil duidelijk op tafel hebben wat de problemen zijn. Als de vervoerders aan tafel zitten, kunnen zij gelijk meepraten over een indicatie van de oplossingen. Ik denk dat dat een heel goede interactie is. Ik ga ervan uit dat we op dat moment kijken naar de termijnen. Daar kan ik de Kamer dan over berichten.

Mevrouw De Boer maakte nog een opmerking over TLS. Zoals gezegd krijgt de Kamer een position paper toegestuurd. Zij zei ook dat het wellicht besproken kan worden in de permanente structuur. Ik denk dat het goed is om eerst met de huidige aandeelhouders van TLS te bekijken wat de situatie is en wat de mogelijkheden zijn. Dat kunnen we daarna met de vervoerders bespreken. In de permanente structuur zijn ook de decentrale overheden aanwezig.

Mevrouw **De Boer** (VVD): TLS heeft drie aandeelhouders. Ik denk dat het goed is om bij dat gesprek ook de andere vervoerders te betrekken, meteen of apart. Dan kan rekening worden gehouden met ieders wensen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat gebeurt. Ik denk dat het zorgvuldig moet gebeuren. Er zijn overigens geen drie, maar vier aandeelhouders. Mevrouw Van Veldhoven vroeg of ik nog eens naar de anonieme kaart wil kijken. Ja, daar wil ik naar kijken en daar kom ik bij de Kamer op terug. Dan hebben we nog de beboeting van een Engelse taxichauffeur. Zou dat hier ook kunnen? Ik kom toch terug op de plek waar ik dit geregeld wil zien. Dit is een serieuze lokale aangelegenheid. In de verordening kan een gemeentebestuur beboeting opnemen. Ik vind het belangrijk dat het op dat niveau gebeurt, want daar liggen de problemen en daar vindt ook de handhaving plaats. Ik zal een en ander meenemen in de gesprekken die ik ga voeren.

De **voorzitter**: Dan resten mij nog drie dingen. Als eerste zal ik de toezeggingen opsommen.

- De staatssecretaris stuurt de Kamer een brief met de maximaal mogelijke informatie die zij kan verstrekken over de naleving van de moties over de salariering van de bestuursleden van TLS.
- De staatssecretaris informeert de Kamer over mogelijke oplossingen na het overleg met de Oogvereniging en vervoerders.
- De Kamer ontvangt het position paper met de toekomstvisie op TLS.
- De staatssecretaris informeert de Kamer na herbeoordeling over de mogelijkheden voor een anonieme kaart.

De heer **Bashir** (SP): Het zou fijn zijn als we termijnen krijgen bij al die toezeggingen. Dan kunnen we de boel in de gaten houden.

De **voorzitter**: Ja, dat gaan we even bekijken.

- De brief over de salariering kan binnen twee weken komen, zegt de staatssecretaris.

- Het gesprek met de Oogvereniging en de vervoerders wordt zo snel mogelijk gevoerd.
- Het position paper kan binnen vier weken naar de Kamer komen, zegt de staatssecretaris.
- De brief over de herbeoordeling van de anonieme kaart komt uiterlijk voor de zomer, omdat dit punt moet worden ingebracht in de permanente structuur.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Volgens mij zou de staatssecretaris ook nog kijken naar een tijdelijke oplossing bij verlies van de kaart. Komt ze daar ook voor de zomer mee? Of is dit verwerkt in de tweede toezegging?

Staatssecretaris **Mansveld**: Laten we het meenemen bij het behandelen van de anonieme kaart. Daarbij moeten we wel in ogenschouw nemen wat ik daarover heb gezegd; in «hoorschouw» eigenlijk.

De **voorzitter**: Dan vullen we die toezegging op die manier aan. Het tweede dat mij te doen staat, is melden dat er een VAO zal worden aangevraagd met als eerste spreker de heer Bashir. Als derde wil ik iedereen bedanken voor zijn aandacht en komst. Ik wens iedereen wel thuis, hopelijk met een steeds beter werkend openbaar vervoer.

Sluiting 17.44 uur.