

Vergaderjaar 2016–2017

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 648

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 2 juni 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 18 mei 2017 overleg gevoerd met mevrouw Dijkema, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 8 december 2016 inzake taxironselaars op Schiphol (Kamerstuk 31 521, nr. 101);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 6 december 2016 inzake integratie taxi-doelgroepenvervoer en openbaar vervoer (Kamerstuk 23 645, nr. 639);**
- **de brief van de Minister van Veiligheid en Justitie d.d. 28 november 2016 inzake bevoegdheden van de boa in het openbaar vervoer (Kamerstuk 28 642, nr. 98);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 16 februari 2017 inzake positief bedrijfsresultaat Translink (Kamerstuk 23 645, nr. 642);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 7 maart 2017 inzake werkagenda 2017 en voortgangsrapportage tweede helft 2016 Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) (Kamerstuk 23 645, nr. 643);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 mei 2017 inzake het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (Kamerstuk 23 645, nr. 645);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 15 mei 2017 inzake evaluaties taxibeleid (Kamerstuk 31 521, nr. 102);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 15 mei 2017 inzake sociale veiligheid in het openbaar vervoer (Kamerstuk 28 642, nr. 99);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 mei 2017 met beantwoording op vragen commissie over het positief bedrijfsresultaat Translink (Kamerstuk 23 645, nr. 646).**

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

De fungerend voorzitter van de commissie,
Van Veldhoven

De griffier van de commissie,
Tijdink

Voorzitter: Remco Dijkstra
Griffier: Israel

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Van Brenk, Remco Dijkstra, Van Helvert, Jetten, Kröger, Laçin en Middendorp,

en mevrouw Dijkma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 14.13 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag. Hartelijk welkom allemaal, met enige vertraging vanwege de stemmingen. Misschien komen er straks nog wat Kamerleden binnen vanwege de regeling van werkzaamheden die nu aan de gang is. We zijn hier bijeen voor het algemeen overleg over openbaar vervoer, ov-chipkaart en taxi. Ik heet de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van harte welkom. In de eerste termijn geldt een spreektijd van drie minuten. Ik geef het woord aan de heer Jetten van D66.

De heer Jetten (D66):

Voorzitter. Ik dacht: ik ga in mijn eerste AO strategisch niet op de eerste stoel zitten. Maar ik krijg toch als eerste het woord! Dat is hartstikke fijn, dank u wel. Ik wil kort stilstaan bij vier onderwerpen: sociale veiligheid, Translink, de ov-chipkaart en het doelgroepenvervoer.

Ik begin met sociale veiligheid. Onlangs kwam er een rapport van de NS uit, waaruit blijkt dat 30% tot 55% van de conducteurs zich 's avonds en 's nachts onveilig voelt. Dat is voor D66 onacceptabel. Als we kijken naar de cijfers van 2016, zien we dat het aantal meldingen van agressie is gestegen naar net geen 700. En dat terwijl de streekvervoerders een heel mooi systeem hebben om goede data-analyses te doen op dit soort meldingen, het TRIAS (Transparant Registratie Incidenten Analyse Systeem). Dat systeem stelt regionale vervoerders in staat om gericht overlast aan te pakken op tijden waarop het vaak voorkomt. Ik vind het echt een gemiste kans dat we dat systeem in Nederland nog niet breed gebruiken. Een soortgelijk systeem in de regio Liverpool heeft in een paar jaar tijd het aantal geweldsincidenten met 90% teruggebracht. Ik heb gehoord dat de NS inmiddels een eigen systeem aan het ontwikkelen is en dat het Ministerie van Veiligheid en Justitie ook bezig is met een eigen systeem. Het lijkt me eigenlijk onnodig om allerlei systemen naast elkaar te ontwikkelen terwijl we al een goedwerkend en betaalbaar systeem hebben bij de regionale vervoerders. Ik wil graag van de Staatssecretaris weten of zij dat met mij eens is en of zij het als haar taak ziet om de NS ertoe te bewegen mee te doen met het systeem van de streekvervoerders en niet een eigen systeem te ontwikkelen.

Het tweede onderwerp is Translink. Translink is sinds vorig jaar onderdeel van de Coöperatie Openbaar Vervoerbedrijven. Sindsdien is het een stuk rustiger geworden rondom de governance bij Translink. Dat is een mooie ontwikkeling. Wij hebben begrepen dat nu ook 9292 graag onderdeel van de Coöperatie wil worden. Ik ben benieuwd of de Staatssecretaris bekend is met die wens en of zij bereid is om de vervoerders ertoe op te roepen om 9292 ook bij de Coöperatie onder te brengen.

Daarnaast was er natuurlijk veel aandacht voor de miljoenenwinst van Translink de afgelopen tijd. Gelukkig heeft Translink zelf daar al enig inzicht in kunnen verschaffen. Translink heeft destijds veel aanloopkosten gemaakt om de ov-chipkaart in Nederland te introduceren. Die aanloopkosten worden nu terugbetaald aan de partijen die daar destijds in hebben geïnvesteerd, maar die lening is over een jaar of vier volledig afgelost. Dat roept de vraag op wat er gaat gebeuren als die lening er niet meer is. Gaat Translink flinke winsten blijven maken die als dividend worden uitgekeerd aan de betrokken vervoerders? Of kunnen we die middelen weer

teruggeven aan de reiziger, bijvoorbeeld via lagere kosten? De Wet personenvervoer biedt de Minister op dit moment vrij weinig ruimte om daar als marktmeester op te treden en de Coöperatie te dwingen om niet voor het winst oogmerk te gaan. Ik ben benieuwd hoe de Staatssecretaris daartegen aankijkt en of zij bereid is de Coöperatie ertoe te bewegen om te voorkomen dat Translink een melkkoe wordt van de OV-bedrijven na de afbetaling van deze lening.

Ik heb een klein puntje over het onderbreken van je reis als je reist met de ov-chipkaart. Ik heb daar de laatste tijd veel mails over gekregen van reizigers die de grote stations met veel winkels gebruiken als prettige plek om te verblijven. Als je je reis langer dan 35 minuten onderbreekt voor bijvoorbeeld winkelen of een kop koffie en je gaat daarna weer verder reizen, dan moet je gewoon weer het volledige tarief betalen. Dat lijkt mij onwenselijk. Ik wil de Staatssecretaris vragen of zij het met mij eens is dat zo'n onderbreking van de reis niet moet leiden tot het weer betalen van een hoog instaptarief.

Tot slot. Staatssecretaris Van Rijn heeft aangekondigd dat hij voor de zomer komt met een actieplan voor het doelgroepenvervoer. Daar kunnen we met ontkokering en ontschotting van budgetten echt ontzettend veel winst voor reizigers boeken. Ik wil hier benadrukken dat D66 echt met heel veel interesse uitkijkt naar dat actieplan. We willen dat echt graag voor de zomer zien.

De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter. Ik heb ook een aantal onderwerpen die ik wil aansnijden. Ik was vorige week op het mobiliteitsseminar. Dat was één grote lofzang op de marktwerking als wondermiddel tegen elke kwaal. Dat zien wij als SP toch effe anders. Er werd bijvoorbeeld geopperd om de lijn Breda-Tilburg-Den Bosch open te gooien zodat daar wellicht ook een andere vervoerder zou kunnen rijden. Dat zou betekenen dat je bijvoorbeeld voor een reis tussen Rotterdam en Eindhoven drie keer van trein zou moeten wisselen. Kan de Staatssecretaris zeggen dat zij dit soort ideeën ook afwijst? Dat is de eerste vraag.

We zien, ook door de marktwerking, steeds meer lijnen verdwijnen op het platteland en in de regio. Daardoor komt de bereikbaarheid van grote delen in Nederland onder druk te staan. Tegelijkertijd zien we een integratie van doelgroepenvervoer en regulier ov. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat het doelgroepenvervoer niet als legitimatie wordt gebruikt om het reguliere ov te verslechteren? Kan zij inzichtelijk maken hoeveel regionale lijnen zijn opgeheven of samengevoegd de afgelopen jaren? Is de bereikbaarheid van voorzieningen zoals ziekenhuizen en scholen hierdoor in het geding gekomen?

Ik kom op de ov-chipkaart. Klopt het dat alle voorgeschoten financiering pas in 2024 is afbetaald? Is dat mogelijk niet eerder? Klopt het dat de reizigers op dit moment via een ov-chipkaart indirect de banken sponsoren die deze leningen hebben verstrekt? Hoe ziet de Staatssecretaris dat? Een grote zorg waarover wij veel mails en telefoontjes krijgen, betreft de individuele reiziger die veel geld op zijn kaart moet hebben staan, wil hij met de trein reizen: minimaal € 20. Daarnaast was vorige maand in het nieuws dat er € 10 van je kaart wordt afgeschreven zodra je langer dan een uur op het station bent. Hoe ziet de Staatssecretaris dat? Wanneer komt hiervoor een oplossing?

We lezen dat het NOVB (Nationaal Openbaar Vervoer Beraad) om een zienswijze heeft gevraagd aan de Autoriteit Persoonsgegevens in verband met het beter in kaart brengen van reizigersstromen. De Autoriteit Persoonsgegevens verwijst naar wet- en regelgeving. Wij vinden het heel belangrijk dat de Autoriteit Persoonsgegevens toch met een eigen zienswijze komt, om zo kaders te stellen aan de manier waarop het NOVB omgaat met privacygegevens. Wat vindt de Staatssecretaris daarvan?

Kort iets over de taxiterreur op Schiphol. Mede dankzij een motie van mijn voorganger Eric Smaling heeft het ministerie de gemeente Haarlemmermeer geholpen om de verordening juridisch goed op orde te brengen. Maar wat zijn wetten zonder handhaving? Is de Staatssecretaris bereid om hierin de helpende hand te bieden en goed te kijken naar de handhaving?

De heer **Middendorp** (VVD):

Voorzitter. Reizigers willen in vrijheid hun reis met het openbaar vervoer kunnen uitstippelen en prijzen kunnen vergelijken. Daarbij moet het niet uitmaken of ze gebruikmaken van een bus, trein of taxi en of ze een fysieke beperking hebben. Nieuwe toetreders en innovatie helpen het ov en daarom moeten die twee ook echt de ruimte krijgen. Immers, het ov is er voor de reizigers en niet voor de gevestigde belangen in de vervoerssector.

Ik wil het hier hebben over twee onderwerpen: Translink en de taxi's. Ik begin met Translink. Zelf heb ik regelmatig met een ov-chipkaart als toerist in eigen land gereisd. Toen ik hier kwam, had ik al snel drie ov-kaarten. Dat was drie jaar geleden. Weet de Staatssecretaris wat het nu betekent als je in het huidige ov-betaalsysteem geen standaardreiziger bent? Kan zij inventariseren welke stappen een inwoner van Durgerdam moet zetten en welke middelen hij moet hebben om goedkoop en snel naar het vliegveld in Eindhoven te reizen? Transparantie en het delen van data op anonieme basis en binnen de huidige privacywetgeving kunnen het ov beter maken voor de reiziger. Daarom een aantal vragen hierover. Wat belemmert op dit moment het delen van prijzen en reizigersstromen? Welke stappen zijn er nodig om te komen tot reisadviezen op maat die alle beschikbare informatie bevatten, inclusief bijvoorbeeld de taxiprijs en speciale aanbiedingen van vervoerders? Openheid over data is ook in de ogen van de VVD belangrijk voor de marktordering. Welke stappen zijn er nodig om reizigersstromen volledig transparant te maken, zodat alle mogelijk geïnteresseerden kunnen bieden op concessies en/of nieuwe vormen van ov kunnen aanbieden? Hoe lang duurt het eer er met een bankpas of een smartphone betaald kan worden bij de huidige Translink-paaltjes? Die Translink is daarbij een vertragende factor. Is Translink in het huidige eigendoms- een aansturingsmodel voldoende in staat om bovenstaande te bereiken? Is men in staat om de betalingsmogelijkheden in het ov uit te breiden en experimenten te faciliteren?

Ik kom op de taxi. De VVD wil dat taxigebbruik aantrekkelijker en goedkoper wordt. De sector moet een volwaardige plek binnen het ov hebben. Het is tijd voor vernieuwing en ontschotting met betrekking tot de taxi. Wij hebben herhaaldelijk gevraagd of er voldoende experimenteerruimte is voor taxi en deelconcepten. De Staatssecretaris heeft eerder altijd beaamd dat er meer ruimte moest komen voor experimenten en nieuwe vormen van bepaald personenvervoer, maar welke voorstellen zijn bij het platform binnengekomen? Passen die allemaal binnen de bestaande regelgeving? In de BCT-evaluatie wordt geschreven over het verkennen van een verdere verruiming van de taxiregelgeving. Dat is goed, maar de vraag is waar dat concreet toe gaat leiden. Kan de Staatssecretaris het gevoel bij ons wegnemen dat het voor haar eigenlijk ook goed zou zijn als er uiteindelijk niet zo heel veel verandert in de taximarkt?

Tot slot hoor ik graag wat de stand van zaken is met betrekking tot de taxionseleers op Schiphol.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Voorzitter. Dit is mijn eerste algemeen overleg in deze commissie. Ik heb alle vertrouwen in een vruchtbare samenwerking. Het belang van participatie, zelfredzaamheid en deelname aan de samenleving is de afgelopen jaren toegenomen. Maatwerk en vooral toegankelijkheid zijn daarbij steeds belangrijker geworden. Het is dan ook goed dat de regering inzet op een verbeterd en geïntegreerd openbaar vervoer voor iedereen.

Uit onderzoek naar de integratie van het taxidoelgroepenvervoer en het openbaar vervoer kwam echter toch een aantal aandachtspunten naar voren.

Ten eerste kwamen de onbekendheid en wellicht ook de versnipperdheid van het aanbod naar voren. Ten tweede werd aandacht gevraagd voor de afstand tussen halte en voordeur bij de integratie van het doelgroepenvervoer en het reguliere ov. Dat is voor ons een cruciaal punt. Voor veel potentiële gebruikers is dat bijna letterlijk een struikelblok. Het is cruciaal om maatwerkoplossingen aan te bieden. Hoe ver is de Staatssecretaris inmiddels met het door haar aangekondigde actieprogramma? Wanneer mag de Kamer meer informatie verwachten? Worden deze aandachtspunten daarin meegenomen? Is de Staatssecretaris bereid daarin aan te geven wanneer welke resultaten bereikt moeten zijn? De planning moet ambitieus, maar natuurlijk wel haalbaar zijn. Wanneer wordt de planning opgesteld? Hoe zit het met de betaalbaarheid? Ik krijg hier graag een reactie op.

Hoe verhoudt dit hele programma zich tot het feit dat veel kleine lijndiensten opgeheven of bijna opgeheven worden? Recentelijk hoorde ik een casus over het regiovervoer. Die casus ging over een echtpaar uit Vlijmen dat met de regiotaxi wel naar het ziekenhuis in Den Bosch kon, maar niet naar het ziekenhuis in Tilburg, omdat dat buiten de regio ligt. Ik hoor graag de mening van de Staatssecretaris daarover.

In het verlengde daarvan merk ik op dat een fysieke beperking voor steeds meer mensen geen reden is om niet op stap te gaan, al is het voor sommige juist wel een reden om niet op stap te gaan. De overheid wil participatie en zelfredzaamheid stimuleren. Dat is terecht, maar dat betekent ook dat er op stations en bij bus- en tramhaltes meer aandacht moet zijn voor reizigers met een beperking. Er moet meer ingezet worden op zitplaatsen en op de toegankelijkheid van de halte zelf. Is daar aandacht voor? Valt dat misschien ook onder het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap?

De ontwikkeling van een app waardoor verkeerslichten langer op groen blijven, waardoor de gebruiker langer tijd heeft om over te steken, vinden wij prachtig. Zo'n mooi en slim hulpmiddel smaakt naar meer. Kan de Staatssecretaris zeggen of er meer voorbeelden zijn van dergelijke oplossingen?

Heb ik nog wat spreektijd over? Ik wil namelijk nog even stilstaan bij Translink. De Staatssecretaris geeft aan dat zij wil dat de Coöperatie snel met een plan komt. Kan zij echter ook kijken naar de € 7,50 die iedereen betaalt voor zo'n kaart waarvan de productiekosten maar € 0,88 bedragen? Wat ons betreft hoeft de klant geen boodschap te hebben aan aanloop- en investeringskosten. Waarom moet alleen de klant die kosten dragen terwijl van overheidswege besloten is dat er alleen nog maar met een chipkaart gereisd kan worden? Volgens de website van Translink zijn er inmiddels 25 miljoen kaarten uitgegeven. Je zou zeggen dat dat toch wel voldoende is. Kortom, wanneer komt er duidelijkheid? De zomer nadert immers met rasse schreden.

De voorzitter:

Ik ben coulant geweest voor de mensen met een maidenspeech. Gefeliciteerd daarmee. Ik geef het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. Ook hier een maidenspeech! Ik wil in mijn bijdrage graag een aantal punten aanstippen: taxironseleers, de integratie van het doelgroepenvervoer en de ov-chipkaart.

Ik begin met de taxironseleers. Sinds eind januari kunnen handhavers op Schiphol op basis van de APV forse boetes uitdelen aan taxironseleers. Het lijkt erop dat de overlast is afgenomen, maar in de media duiken nog steeds berichten op dat het probleem niet is opgelost en dat handhavers

niet altijd in staat zijn om ongewenst gedrag aan te pakken. Er zou een evaluatie komen, maar kan de Staatssecretaris misschien nu al aangeven of de situatie volgens haar is verbeterd en of de nieuwe middelen, dus APV en boetes, voldoende zijn? Als dat niet zo is en de huidige praktijk onvoldoende werkt, is er dan een plan B?

Dan kom ik op de integratie van doelgroepenvervoer. Ik denk dat wij allen de brieven hebben gezien van de maatschappelijke organisaties die aangeven dat de toegankelijkheid van het ov voor mensen met een handicap sterk onder druk staat en dat we daardoor niet voldoen aan de eisen waartoe Nederland zich heeft verplicht. Niemand wil dit en toch is het helaas zo. De vele wetten en regels rond de financiering en de budgetten van vervoerders, de verschillende overheden en de regels voor de doelgroep zelf zijn een deel van het probleem. De verdere verschraving van de fijnmazigheid van het ov is een ander groot probleem dat juist deze mensen hard treft, zoals ook is opgemerkt door mijn collega's. In de brief van de Staatssecretaris staat dat er op veel vlakken nader onderzoek moet komen en dat er met pilots wordt gewerkt aan monitoring en governance. Is dat de oplossing voor de problemen die worden veroorzaakt door de verregaande versnippering bij de aansturing en de financiering van het ov? Sluiten de oplossingen aan bij het probleem? Zou er niet een overkoepelende autoriteit moeten komen die het proces rond doelgroepenvervoer bewaakt? Verschillende belangengroepen roepen ons op om maatregelen te nemen op financieel en organisatorisch vlak om de fysieke toegankelijkheid te verbeteren. Wij steunen dat pleidooi.

Mijn laatste opmerking betreft de ov-chipkaart. GroenLinks droomt van een geïntegreerd mobiliteitsstelsel, waarin bus, tram, trein, fiets en de zelfrijdende elektrische deelauto gezamenlijk de reiziger geoptimaliseerd naar zijn bestemming brengen.

De heer **Van Helvert** (CDA):
En terug.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

En terug. Voorsnog moeten we het doen met een chipkaart die niet eens de helft kan, met enige moeite, en die nog duur is ook. Veel problemen zijn inmiddels wel erkend en worden voor een deel ook eindelijk aangepakt, maar de ov-bedrijven redeneren nog steeds vanuit hun eigen bedrijfsvoering en niet vanuit de reiziger. De ov-bedrijven vinden het heel normaal dat je eerst een betaalproduct moet kopen om daarna een reisproduct te kunnen afrekenen, maar mensen willen helemaal geen product kopen, maar zij willen gewoon naar hun werk, boodschappen doen, en al die andere dingen. Concessiehouders hebben een monopolie en de ov-chipkaart is onontkoombaar. Wij zijn uiteraard niet tegen een kaart, maar wij bepleiten om er eindelijk voor te zorgen dat deze foutloos en zorgeloos werkt, zonder meerkosten voor de gebruiker. Heel concreet moet het systeem coulant tonen voor wie onbedoeld iets verkeerd doet, zoals vergeten uit te checken of het niet tijdig stopzetten van de ov-studentenkaart. Daarover is al vaak gesproken. Volgens ons is het automatisch laten aflopen van de kaart de enige redelijke oplossing. De studentenbonden geven zelf aan dat het privacy-argument niet opgaat. Graag een reactie hierop.

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

Voorzitter. Wat betreft de taxionseleers sluit ik mij aan bij de woorden van GroenLinks. Ik voeg eraan toe dat ik benieuwd ben of de Staatssecretaris nog acties op de agenda heeft staan. Ik wil niet onvermeld laten dat onze voormalige collega Duco Hoogland van de Partij van de Arbeid zich er altijd zeer sterk voor heeft gemaakt om dat probleem op te lossen.

Meerdere mensen hebben gesproken over doelgroepenvervoer. Het CDA zou graag meer concrete afspraken en deadlines zien. Wanneer gebeurt er wat en wanneer mogen we wat verwachten? Kan de Staatssecretaris daarover iets zeggen? Welke afspraken zijn er gemaakt met decentrale overheden? Wanneer zullen we daar de gevolgen van zien? De Minister deed onlangs een suggestie over een mobiliteitswet. Zulke wetswijzigingen kosten natuurlijk veel tijd, terwijl de Wet personenvervoer 2000 juist veel ruimte biedt voor regionale ov-autoriteiten om reizigers met nieuwe producten te bedienen. Kan de Staatssecretaris aangeven waarom zij per se een mobiliteitswet nodig acht of kan dat ook op een andere manier?

Verder wil ik een aantal maatregelen voorleggen die onzes inziens het openbaar vervoer eigentijdser en klantvriendelijk kunnen maken. Kan de Staatssecretaris erop reflecteren hoe kansrijk zij dat acht? Een voorbeeld is het faciliteren van pilots voor een persoonsvolgende voorziening, om reizigers de administratieve rompslomp van zeven verschillende vervoersregelingen te besparen. Zorg voor een eenmalige indicatie volgens landelijke criteria die toegang geeft tot alle vormen van doelgroepenvervoer, zodat mensen keuzevrijheid krijgen. Die eenmalige indicatie voorkomt dat mensen door ontoegankelijk ov weer terug moeten naar een Wmo-voorziening. Maak het doelgroepenvervoer voor reizigers met een beperking niet duurder dan het ov, wanneer er geen toegankelijke bus- of treinvoorzieningen zijn. Hoe kijkt de Staatssecretaris daartegenaan? In het verleden heb ik ook vragen gesteld over de bereikbaarheid van stations. Die bereikbaarheid van stations lijkt achteruit te zijn gegaan voor mensen in een rolstoel. Ik wil de Staatssecretaris ook hiernaar vragen. Ik snap dat het niet allemaal in één keer kan gebeuren, maar het moet niet de verkeerde kant op gaan. In de campagnetijd hadden we daarvoor een actie in Rotterdam-Noord. Daar werd ik met mijn oude campagneauto nog op de bon geslingerd vanwege de milieuzone van Hugo de Jonge. Dat terzijde, maar men begrijpt dat dit me ook daarom zeer interesseert. Ik ga in verband met de spreektijd snel door, en wel met de bevoegdheid van de buitengewoon opsporingsambtenaren, de boa's, in het openbaar vervoer. In de brief wordt gesproken van een actieplan om de inzet van boa's tijdens piekmomenten in het openbaar vervoer flexibeler te maken. De Staatssecretaris doet daar drie voorstellen voor, met als laatste dat het mogelijk wordt gemaakt om boa's binnen twee domeinen werkzaam en bevoegd te doen zijn. Over dat laatste punt zou het kabinet met de betrokken partijen in gesprek gaan en zou de Kamer vóór de zomer worden geïnformeerd. Wij zijn erg benieuwd naar hoe dit is gelopen, omdat wij dit erg belangrijk vinden. Tevens wil ik aangeven dat aan deze dingen juridische vraagstukken kleven. Hoe gaat het als een boa onder het landelijk parket als toezichthouder valt, maar dienst doet voor een stadsvervoerder? Je zou eigenlijk zeggen dat dat moet kunnen, maar juridisch lijkt me dit lastig. Hoe gaat de Staatssecretaris dat oplossen? Omwille van de tijd sluit ik me aan bij de woorden van D66 over Translink. Volgens mij maakte de heer Jetten zeer terechte opmerkingen. Het gaat mij vooral om het rapport dat First Dutch heeft gemaakt in opdracht van Translink. Dat is niet openbaar, terwijl er volgens de mensen die dat rapport wel hebben mogen lezen, heel interessante dingen in staan. Zouden wij dat rapport kunnen zien? Houdt Translink zich aan het kostenefficiëntieonderzoek? Ziet de Staatssecretaris ook dat de kosten voor regionale vervoerders en concessieverleners, dus de provincies, lager kunnen, zodat reizigers, provincies en vervoerders daar allemaal beter van worden?

Voorzitter, ik ga zo even weg. Dat is niet omdat ik niet geïnteresseerd ben, maar omdat ik bij de regeling van werkzaamheden een debat wil aanvragen.

De voorzitter:
U bent geëxcuseerd.

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter. In haar brief stelt de Staatssecretaris dat het aanpakken van de ronselpraktijken op Schiphol in eerste instantie de verantwoordelijkheid is van de gemeente Haarlemmermeer. De PVV is echter van mening dat onze mainport Schiphol van nationaal belang is. Als de eerste kennisgeving van een toerist of zakenreiziger met Nederland is dat hij wordt opgelicht door een taxironselaar, is dat schadelijk voor de BV Nederland als geheel. Is de Staatssecretaris dat met ons eens? Nu de zomervakantie voor de deur staat, verzoekt de PVV de Staatssecretaris dan ook om meer handhavingsacties te laten uitvoeren door de Inspectie Leefomgeving en Transport. Is de Staatssecretaris daartoe bereid? Wel dienen dat acties te zijn die je niet al kilometers van tevoren ziet aankomen, zoals de Amsterdamse snorders vorige maand in het Algemeen Dagblad zeiden. Wat vindt de Staatssecretaris van deze aantijgingen? Heeft zij met de ILT gesproken om de controles te verbeteren? Zeker nu duidelijk is dat snorders elkaar via een app voor controles waarschuwen, is het noodzakelijk om die mysteryguests beter te vermommen.

Ik kom nu te spreken over het ov. Na gesproken te hebben met diverse belanghebbenden van het ov, weet ik dat bij hen de term «flexibilisering» telkens terugkomt. Het openbaar vervoer is duur genoeg en niemand heeft er wat aan als er lege bussen rondrijden. Op zich vindt de PVV het een goed idee dat ook in het kader van het doelgroepenvervoer hiernaar wordt gekeken. De flexibilisering mag er niet toe leiden dat gebruikers van het doelgroepenvervoer er in mobiliteit op achteruitgaan. Kan de Staatssecretaris dat garanderen?

Van ons mag die flexibilisering ook worden toegepast op de sociale veiligheid. Het is natuurlijk heel raar dat, bijvoorbeeld, NS-beveiligers niet kunnen optreden als zij zien dat een collega van de RET in elkaar wordt geslagen, omdat zoiets onder een andere bevoegdheid valt, of dat een boa in de openbare ruimte niet kan optreden als er in het ov-domein wat gebeurt. Gelukkig wordt dit door het kabinet erkend en wordt eraan gewerkt om de schotten weg te halen. Ik vraag de Staatssecretaris hoe het daarmee staat. Verder vraag ik haar of hiermee flexibel kan worden omgegaan voordat de daarvoor benodigde veranderingen in de regels, en eventueel in de wetgeving, zijn ingevoerd. Ik neem aan dat de Staatssecretaris met de PVV van mening is dat een beveiligers of boa van wat voor vervoersbedrijf of -domein ook, gewoon moet kunnen optreden tegen misstanden, en zeker tegen high impact crimes, en dat hij zich niet door overbodige en achterhaalde regelgeving daarvan moet laten weerhouden.

De voorzitter:

Tot zover de bijdragen in eerste termijn van de Kamerleden. Ik schors voor vijf minuten, zodat de Staatssecretaris haar beantwoording kan voorbereiden.

De vergadering wordt van 14.38 uur tot 14.45 uur geschorst.

De voorzitter:

We gaan verder met de beantwoording door de Staatssecretaris. Ik wijs de leden erop – zij waren net, bij de maidenspeeches, heel braaf naar elkaar toe – dat zij de Staatssecretaris best een vraag mogen stellen als iets onduidelijk is; die ruimte is er.

Staatssecretaris Dijkma:

Voorzitter. Misschien mag ik eerst iets persoonlijks zeggen. Vanochtend kwam het bericht binnen dat Ivo Sneep, iemand die lang griffier van deze commissie is geweest, plotseling is overleden. Ik heb, net als Miguel Israel

en een aantal Kamerleden, veel met Ivo samengewerkt. Dit bericht was, denk ik, voor heel veel mensen een klap. Ik wil bij dezen zijn familie heel veel sterkte wensen, evenals alle mensen die in de Kamer met hem hebben samengewerkt. Ik hecht eraan om dat te zeggen.

Mijn beantwoording heb ik inderdaad onderverdeeld in blokjes. Voor de mensen die voor het eerst in deze commissie zitten, zeg ik dat dit meestal een vrij effectieve werkwijze is, omdat je weet welk onderwerp aan de orde is. Als er dingen onduidelijk zijn, kan mij aan het eind het hemd van het lijf gevraagd worden, uiteraard voor zover de voorzitter dat toestaat. Ik had gedacht om het vandaag eerst te hebben over alles rondom de taxi's, vervolgens komen de ov-chipkaart en TLS aan de orde, het derde blok is het doelgroepenvervoer en het vierde blok is sociale veiligheid. Tot slot zijn er dan eventueel nog overige vragen.

Ik moet erbij zeggen dat een aantal leden mij dingen gevraagd hebben over onderwerpen die – daar kan ik niets aan doen – de Kamer zelf controversieel heeft verklaard. Dat is dus een klein dilemma. U kent mij als iemand die heel graag antwoord wil geven op al die vragen, maar misschien moet u dan in de procedurevergadering nog eens met elkaar nadenken over de vraag of het wel zo verstandig was om al die onderwerpen controversieel te verklaren. Er is mij bijvoorbeeld gevraagd naar de marktwerking in het openbaar vervoer en de wijze waarop ik daar voor de toekomst naar kijk. U weet dat er een aantal marktscenario's zijn uitgewerkt, onafhankelijk van het departement overigens. Dat is op verzoek van de Kamer gedaan. Dat is iets wat kennelijk in de volgende periode, de zittingsperiode van een nieuw kabinet, tot besluitvorming moet leiden. Het is voor mij dus lastig – dat zeg ik alvast maar – om daar naar hartenlust over te filosoferen, hoewel ik daar behoorlijke opvattingen over heb en best in de gelegenheid zou willen zijn om u daarvan te overtuigen. Ik twijfel er echter aan of dat, gelet op uw eigen afspraak, wel wijs is. Ik zal proberen er zo veel mogelijk over te zeggen.

Er zijn mij vragen gesteld over de toekomst van het openbaar vervoer, waarbij terecht een relatie wordt gelegd tussen integratie en ontschotting van het doelgroepenvervoer enerzijds en het reguliere openbaar vervoer anderzijds. Voor zover de vragen gaan over het experiment – de heer Van Helvert was daar vrij precies in: waar staan we nu en wanneer kunnen we bepaalde dingen verwachten? – zal ik daar uiteraard op ingaan, maar voor het langetermijnperspectief ligt dat anders. Er is bijvoorbeeld gezegd: het komt door de marktwerking dat er steeds minder openbaar vervoer op het platteland is. Ik ben in de verleiding om daar iets van te vinden. Ik zou bijvoorbeeld kunnen zeggen: er wonen gewoon steeds minder mensen op het platteland, dus het is niet helemaal vreemd dat er steeds minder vraag is naar openbaar vervoer. We moeten daarover nadenken en, wat mij betreft, schotten doorbreken, maar of daarvoor al dan niet een nieuwe vorm van een wet nodig is, is toekomstmuziek. Dat is een onderwerp dat u met verve controversieel hebt verklaard. Achter «toekomstbeeld ov» stond: controversieel verklaard. Toen dacht ik: daar kan ik nu dus even niets meer van vinden.

Het is van tweeën een: ofwel de Kamer zegt dat ik daar als Staatssecretaris iets van mag vinden, zodat we het debat erover kunnen voeren – u hebt mij daar immers allemaal vragen over gesteld – ofwel de Kamer blijft erbij dat die thema's controversieel zijn, maar ja, dan ben ik gehouden aan fifty shades of nietszeggendheid. Ik zou zeggen: het is aan u. Ik ga nu gewoon met de beantwoording beginnen en dan hoor ik onderweg wel of die voldoende is of niet.

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

Ja, wij attenderen u daarop!

Staatssecretaris **Dijkema**:

De heer Van Helvert is nu de ervaren in de commissie. Dat is ook weleens anders geweest, toch? Ja, ik heb daar nu al lol van; dat gaat leuk worden.

Voorzitter. Ik begin met het onderwerp van de taxi's en de taxironselaars. Een aantal leden heeft eerdere debatten hierover niet kunnen meemaken, maar dit is bij uitstek een onderwerp waar ik een vrij hartstochtelijke opvatting over heb; die heb ik ook niet onder stoelen of banken gestoken. Ik ben het eens met de heer Van Aalst, die zegt dat het heel slecht is voor de BV Nederland als dit het visitekaartje is. Dit is inderdaad gewoon niet te tolereren. Het gedrag is niet te tolereren. Je moet ook naar de stad Amsterdam zelf kijken. Ik heb recent de vraag gekregen of er niet minder taxi's moeten komen, omdat iedereen zich zo hufferig gedraagt. Beste mensen, je gedrag is nooit afhankelijk van de vraag of je een concurrent hebt. Dat zit in jezelf. Je mag altijd van iedereen verlangen dat hij of zij zich gedraagt. Het is voor de hele sector verschrikkelijk en heel slecht als er chauffeurs zijn die zich niet weten te gedragen, of ze nu wel of niet vinden dat er te veel aanbod is in hun buurt. Dat mag dus nooit een aflaat of een «scapegoat» zijn om gewoon slecht gedrag te vertonen. Dat moeten we dus ook echt met harde hand aanpakken.

Wat je nu ziet, is dat we met de gemeente Haarlemmermeer aan de slag zijn gegaan. Dat was het meest effectief. Ik heb aangeboden om de hulp van de landsadvocaat daarbij in te zetten. Dat is ook gedaan. Dat heeft er ook toe geleid dat we nu een succes hebben geboekt, want uiteindelijk is de werkwijze van de gemeente Haarlemmermeer bij de rechtbank beproefd en is die akkoord verklaard.

Men ziet dus dat de ILT, de KMar, de politie en de boa's van de gemeente Haarlemmermeer samenwerken om de taxironselaars aan te pakken. Er zijn tussen januari en mei van dit jaar echt veel taxi's gecontroleerd. Ik meen dat dat er 91 zijn. Er wordt door de ILT ook bijvoorbeeld gecontroleerd op de aanwezigheid en het juiste gebruik van de boordcomputer, de taxivereisten en de tarieven. De openbare orde is een verantwoordelijkheid van de gemeentelijke handhavers en de KMar. Zij hebben daar ook voortdurend onderling overleg over. Er is sprake van een nauwe samenwerking en zij stemmen dat ook met elkaar af. De ILT heeft een aantal boeterapporten en veel waarschuwingen uitgedeeld. Voorts is ook het OM niet stil blijven zitten. Een aantal zaken is zo meteen ook gewoon onder de rechter. Dat is dus belangrijk, want dat verhoogt de effectiviteit van de aanpak.

Ik ben het met de heren Van Aalst en Middendorp eens dat handhaving heel belangrijk is. Dat betreft ook de inzet die de ILT biedt. Er is natuurlijk gewoon een harde kern van ronselaars. Die blijven het maar proberen. De ILT zet extra menskracht in op Schiphol en werkt samen met de KMar en de boa's. De wijze waarop de ILT handhaaft, is een eigen keuze, maar ik zeg erbij dat het inzetten van een mysteryguest een beproefd instrument is. Ik ben het met de heer Van Aalst eens dat je niet van verre dingen moet zien aankomen. Er is wel verschil in soorten controles. Soms is het onvermijdelijk dat een controle zichtbaar is, maar bepaalde controles verlopen dus via bijvoorbeeld het inzetten van een mysteryguest. Mevrouw Kröger heeft gevraagd naar het plan B. Wat doen we op de langere termijn? De huidige aanpak werkt en de situatie is ook beheersbaar en verbeterd. De gemeente Haarlemmermeer denkt samen met ons actief na over een TTO, over het feit dat men een ander regime met betrekking tot het taxibeleid op Schiphol kan gaan organiseren. Men gaat nu eerst in de zomer evalueren. Op basis daarvan zal er eventueel een vervolgstap gezet worden. Dat is in eerste instantie een keuze die de gemeente zelf moet maken. Dat doet bijvoorbeeld ook de gemeente Amsterdam zelf. Zo werkt dat nu eenmaal. Maar wij zijn daar wel bij betrokken en wij steunen de gemeente waar mogelijk, omdat wij

inderdaad van mening zijn dat dit ook een kwestie is waarbij het nationale aanzien van de luchthaven in het geding is.

Ik kom te spreken over de experimenteerruimte en het taxibeleid. De heer Middendorp vraagt of er wel volop ruimte is voor innovaties. Hij suggereerde even dat ik zou vinden dat het zo allemaal wel best is. Als hij dat zegt, moet hij dat ook hardmaken met een voorbeeld. Over gevoelens praten is meestal niet mijn ding. Dat vind ik heel lastig, want ik kan zijn gevoelens niet heel goed duiden. En hij waarschijnlijk de mijne ook niet. Dus ofwel hij heeft daar een bewijs voor, en dan moet hij daar nu mee voor de dag komen. Dan kan ik daar ook op reageren. Maar ik kan niet reageren op een gevoel. Wij hebben namelijk eindeloos gemeenten benaderd met de vraag of zij meer experimenteerruimte wilden hebben. Daar zijn we in Eindhoven nog mee aan de slag geweest. Eigenlijk zie je dat er een uitvraag geweest is. Dat heeft tot 35 voorstellen vanuit de sector geleid. Alleen de redenering van de sector was steeds dat het allemaal niet binnen de huidige wet mogelijk was. Ik ben het heel erg met de heer Van Helvert eens. Het bleek namelijk dat al die experimenten erbinnen passen. Het kan gewoon wel binnen de huidige wet. Ideeën voor experimenten zijn dus van harte welkom. Wij werken daar ook heel graag aan mee. Er is dus geen sprake van dat ik niet voor vernieuwing zou zijn. Ik heb recentelijk vragen beantwoord van de heer Laçin en anderen die zeiden dat de marktwerking ingeperkt moet worden in Amsterdam. Toen heb ik geantwoord dat je er juist voor moet oppassen dat je de innovatie daarmee niet om zeep helpt. Het lastige is dat de taximarkt ontzettend ingewikkeld is; dat vind ik zelf ook. Aan de ene kant zie je dat er een overvloed aan aanbod is, maar het vervelende is dat aan de andere kant sommige nieuwe aanbieders voor veel passagiers een verademing zijn omdat zij kwaliteit leveren en een nette service bieden. Als je als vrouw alleen in een taxi zit, wil je het gevoel hebben dat je daar goed zit. Dat zijn allemaal dingen die daarbij horen. Ik vind het heel belangrijk dat we de ruimte behouden voor innovaties en het op zoek gaan naar meer kwaliteit. Ik zie niet in waarom ik tegen experimenteerruimte zou zijn, tenzij sommige, niet nader te noemen bedrijven consequent de grenzen van de wet opzoeken. Dan wordt er niet alleen in Nederland maar ook in de rest van Europa opgetreden, omdat dit niet kan. Je mag niet oneerlijk concurreren. Je mag ook geen mensen laten rijden die geen papieren hebben. Daar moeten we wel scherp op zijn.

De heer Middendorp vroeg naar de verdere verruiming van de regelgeving en de boardcomputer. Verruiming van regelgeving kan leiden tot een nog betere betaalbaarheid van de boardcomputer en meer aanbieders van boardcomputers op de markt. Er moet natuurlijk ook een effectieve handhaving worden geborgd. Dit is wel een onderwerp van lange adem. Het is ook het minst populaire onderwerp bij alle chauffeurs. Zij vinden die boardcomputer helemaal niks. Ik begrijp dat wel. Het probleem is alleen dat wij op dit moment geen alternatief hebben. Ik heb het eindeloos gevraagd. Mensen kunnen dat bevestigen. We hebben ook een evaluatie gedaan. Daaruit blijkt dat er op dit moment geen goed alternatief is om ook de handhaving te doen. Die handhaving is belangrijk omdat we daarmee alle mensen die zich niet aan de regels houden, uit de markt kunnen blijven duwen. Anders ontstaat er een vorm van oneerlijke concurrentie. Dat wil je de chauffeurs die wel hun best doen, natuurlijk niet aandoen.

Het laatste punt hoort in een ander mapje thuis, namelijk het mapje over sociale veiligheid.

De voorzitter:

Dit was dus het deel «taxi's».

Staatssecretaris Dijkema:

Ja, dit was het hele deel «taxi's».

De voorzitter:

Ik zie wat vingers. Mevrouw Kröger was als eerste.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb twee vragen. De Staatssecretaris zegt dat er boetes zijn uitgedeeld. Zijn er ook vergunningen afgenomen, taxi's in beslag genomen of verdergaande interventies gepleegd?

Er wordt een evaluatie gedaan. Worden deze evaluatie en evaluaties van andere gemeenten die dit beleid voeren, gedeeld met de Kamer?

De voorzitter:

Mijnheer Middendorp, hebt u een aanvullende vraag?

De heer **Middendorp** (VVD):

Ja. Als ik het goed hoorde, passen de voorstellen die bij het platform zijn binnengekomen allemaal binnen de bestaande regelgeving. Ik zal het gevoel erbuiten laten, maar voor ons is het volgende een kernpunt. Als alles past binnen de wettelijke kaders en de handhaving verbeterd wordt – daar wordt hard aan gewerkt; dat zie je – dan wil dat nog niet zeggen dat er ook iets buiten de wettelijke kaders ontstaat. Dan heb ik het over een zogenaamd experiment of iets nieuws. Daar was mijn vraag, die misschien niet helemaal straight geformuleerd was, op gericht. Dan gaat het over BCT en TTO's (Toegestane Taxi Organisaties).

De Staatssecretaris vroeg om een voorbeeld. Ik zal daarom een voorbeeld geven. KWINK doet de aanbeveling om te zoeken naar een alternatieve invulling van het reputatiemechanisme, bijvoorbeeld via apps. Misschien heb ik het niet goed begrepen, maar de vraag is wat de Staatssecretaris daarvan vindt en hoe we daarmee verder kunnen gaan.

De voorzitter:

Mijnheer Laçin, hebt u ook een vraag over het taxiblok?

De heer **Laçin** (SP):

Ja. De gemeente Amsterdam werkt al met TTO's. De gemeente Haarlemmermeer gaat dat ook doen.?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Zij overweegt het.

De heer **Laçin** (SP):

De gemeente Haarlemmermeer overweegt dus om met TTO's te gaan werken. Maar dan gaat het om lokale maatregelen. Is het niet het overwegen waard om landelijk met TTO's te gaan werken in plaats van alle gemeenten en provincies met eigen regels te laten komen?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Om op dat laatste in te gaan: dat lijkt me bij uitstek een keuze die je op lokaal niveau moet maken, omdat het in Enschede nu eenmaal echt anders is dan in Amsterdam. Dat verschil moet er ook kunnen zijn. Ik denk dat het heel goed is dat een en ander lokaal wordt afgewogen.

Mevrouw Kröger vroeg hoeveel taxi's er in beslag zijn genomen. Welnu, er is één taxi in beslag genomen wegens ernstige mishandeling door een taxichauffeur, maar er zijn ook een aantal zaken waarin het OM aan het optreden is. Voor een deel moet u zich voorstellen dat wij midden in een handhavingstraject zitten en dat niet alle cijfers nu al helemaal up-to-date zijn. In de komende maanden zullen wij daarover meer horen.

De heer Middendorp vroeg of wij op zoek gaan naar een experiment. Wij hebben dat echt wel uitgevraagd. Als er dan voorstellen terugkomen die steeds passen binnen de wet, helpen wij die mensen door aan te geven: dit kan. In die zin is dat volgens mij ook een manier om te werken. Ik heb

eerder in de Kamer gezegd dat ik helemaal niet tegen een experiment ben waarbij wij eventueel op basis van het experimenteerartikel aan de slag moeten, maar dat moet er dan wel komen. Daar moet iedereen ook mee aan de slag gaan. Het moet bijvoorbeeld niet zo zijn dat dit exact op een punt is waarop wij juist handhavend optreden, omdat wij vinden dat het heel slecht zou zijn als dit door het hele land heen zou gaan gebeuren. Er zijn dus ook wel grenzen.

De heer Middendorp heeft ook gevraagd naar de vereenvoudiging van de regelgeving, maar dat was niet nu, waarschijnlijk. Wij hebben eerder 10 miljoen lastenverlichting gerealiseerd met de vereenvoudigde taxiregeling. Er is ook betere toegankelijkheid voor innovatieve aanbieders als uitgangspunt gekomen.

Er is ook gevraagd naar de invulling van het reputatiemechanisme door apps. Dat is een goede zaak. Dit wordt ook goed door de markt opgepakt. De gemeente kan dit natuurlijk gebruiken in haar voordeel. Ik hoop dat ik daarmee alle vragen in deze ronde heb beantwoord.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger heeft nog een vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Mijn vraag is of het logisch is dat de Kamer de evaluaties van gemeentes die dit beleid voeren, te zien krijgt.

Staatssecretaris **Dijksma:**

Nee, bij mijn weten niet. Omdat er naar aanleiding van Amsterdam eerder vragen zijn gesteld, hebben wij volgens mij wel veel informatie gegeven, maar als wij dat voor het hele land moeten gaan doen ... Wij hebben ook nog zoiets als gemeenteraden. Die hebben ook een functie en dat moeten wij zo houden.

De voorzitter:

Dank u wel. U vervolgt uw beantwoording. Wij zijn toe aan het tweede blok. wij hebben in totaal vier blokken. Na ieder blok wil ik kort de mogelijkheid geven om vragen te stellen.

Staatssecretaris **Dijksma:**

Ik kom nu bij Translink en de ov-chipkaart. Daar is heel veel over te doen geweest. De heer Middendorp vroeg welke initiatieven er zijn bij het openbaar vervoer in het kader van het meer up-to-date maken van het betalen. Je hebt meerdere mogelijkheden: de ov-chipkaart en betalen via je mobiel. Er zit dan een ov-chipkaart op de simkaart van je smartphone. Via een app is geld te laden. Daar wordt aan gewerkt, zou je kunnen zeggen. Het doel is om de ov-chipmobiel snel beschikbaar te hebben. Daarover binnenkort meer, zou ik haast willen zeggen.

Dan kom ik op bankpasgebruik: betalen voor het openbaar vervoer met je contactloze bankkaart. De komende maanden wordt er een pilot voorbereid in Den Haag, waarbij de reiziger eind 2017 op meerdere tramlijnen van de HTM en één treintraject van NS kan in- en uitchecken met een contactloze betaalkaart. Verder noem ik electronic ticketing en het reizen op rekening. Dat zijn allemaal betaalmethoden die uitgerold gaan worden dan wel deels al mogelijk zijn.

Meerdere leden, mevrouw Kröger, de heer Middendorp en de heer Laçin, hebben gezegd dat de data gewoon beschikbaar moeten zijn. Dat ben ik met hen eens. Ik heb onlangs in het NOVB gezegd: ik zit hier nu anderhalf jaar als Staatssecretaris en het zou toch fijn zijn als wij mijn opvolger niet hoeven te vermoeien met dit dossier. Dat zou toch weer een stukje winst zijn. Ik vind dat data over het reizen met het openbaar vervoer zo veel mogelijk open moeten zijn. Met data kunnen wij innovaties laten ontwikkelen ten behoeve van de reiziger. Dan kunnen de netwerken

worden verbeterd en kunnen investeringen beter worden afgewogen op effectiviteit.

Stapsgewijs werken we ook aan de beschikbaarstelling. Er is gelukkig al het een en ander gerealiseerd, dat moet ook gezegd worden. Actuele reisinformatie is sinds een jaar real time beschikbaar als open data en we hebben afspraken in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad gemaakt over het beschikbaar stellen van de niet-privacygevoelige ritdata. De stap om van ritgegevens tot reisgegevens te komen, vergt meer tijd vanwege het zogenaamde privacyaspect. De betrokken partijen bij het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad willen hiervoor uiterlijk 1 januari 2018 een informatiehuishouding realiseren, waarbij ze de rollen en de verantwoordelijkheden van de partijen duidelijk hebben, er ook overeenstemming is over de financiering, er tenminste één succesvol informatieproduct is opgeleverd en de bescherming van privacy goed geregeld is. De Autoriteit Persoonsgegevens, zeg ik tegen de heer Laçin, moet echt zelf bepalen of zij met een zienswijze komt. Ik kan wel zeggen dat ik vind dat er voor 1 januari 2018 iets moet liggen, want er ligt nog een motie van de Kamer, de motie-De Boer/Van Veldhoven, die zegt: overweeg anders regelgeving. Die stok achter de deur, die ligt er. Ik heb vaak gezegd dat ik hoop, die stok niet in te hoeven zetten. Verleid mij niet of dwing mij niet, dat is misschien nog wel beter, om die stok in te zetten. Dat is het standpunt.

Mevrouw Van Brenk vroeg naar de aanschafprijs van de ov-chipkaart. Daar is inderdaad al heel veel over gesproken in de commissie. De heer Hoogland, zo werd nog even gememoreerd, heeft daar ook vaak een punt van gemaakt. Wij hebben daar nog geen definitief besluit over genomen. Voor de zomer wordt in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad gesproken over de prijs van die chipkaart. Dan kijken we ook naar de nieuwe betaalwijze die ik net noemde, naar de levensduur van de ov-chipkaart en naar de verlengingskosten. Uit onderzoek zal dan blijken of de prijs omlaag kan en of bijvoorbeeld ook de levensduur kan worden verlengd. Dat is een ander onderwerp. Nu moet er na verloop van tijd steeds een nieuwe kaart worden aangeschaft. Dat heeft ook met het beveiligingssysteem van data te maken, maar uiteindelijk moeten we kijken of daar niet wat rekkelijkheid in zit. Mijn inzet is dat de aanschafprijs, de levensduur en/of de verlengingskosten van de chipkaart aantrekkelijker moeten worden gemaakt voor reizigers. Op die manier zit ik in dat gesprek aan tafel. Dan weet u dat vast.

Dan de vragen rondom coulance. Misschien is het goed om te zeggen dat de ov-chipkaart voor studenten echt bij OCW ligt. Vragen daarover moet u richten aan de Minister van OCW. In algemene zin is het zo dat reizigers met een landelijk afgekocht reisrecht, die incidenteel vergeten in te checken, de boete kwijtgescholden krijgen. Dat hebben de vervoerders gezamenlijk ook toegezegd. NS verleent onbeperkt coulance en de overige vervoerders verlenen maximaal drie keer per jaar coulance. Na drie keer zeggen zij: als je het zo vaak vergeet, dan is dat op je eigen kosten. Het gaat dan om reizigers met een studentenreisproduct, een ov-jaarabonnement zoals OV Vrij, Altijd Vrij, Weekend Vrij, Kids Vrij et cetera.

De heer Jetten heeft gevraagd naar de 35 minuten voor de overstap en wanneer je opnieuw gaat betalen. De vervoerders doen het natuurlijk niet helemaal voor niets, want die willen voorkomen dat iemand van twee reizen er eigenlijk één maakt. Dat is altijd wel een afweging. Bij een overstap of als je even koffie wilt drinken, bieden die 35 minuten op zich prima de ruimte om dat te doen. Ik wil best aan de deelnemers van het Nationale Openbaar Vervoer Beraad vragen of daar nog wat marge in zit, maar reken er niet op dat dat uren gaan worden, want dan krijg je een situatie dat mensen twee ritten doen en die laten berekenen als één reis, en dat is niet de bedoeling. Ik zal het beraad gewoon eens vragen hoe men hiernaar kijkt. Dan kom ik daar in het verslag van een volgend beraad op terug.

Zowel de heer Jetten als ook de heer Laçin vroeg naar het bedrijfsresultaat. Hoe zit dat nu met Translink? Daar is ook veel over geschreven door het Algemeen Dagblad. We hebben daarover een aantal brieven naar de Kamer gestuurd. Ik vind dat een bedrijf aanloop- en investeringskosten moet kunnen terugverdienen. Dat is gewoon reëel. Als je investeert in zo'n product en daarvoor schulden maakt, dan moet je dat ook terug kunnen verdienen. Voor de tijd nadat die kosten zijn afbetaald, heb ik de Coöperatie Openbaar Vervoerbedrijven gevraagd naar haar visie over de besteding van eventuele positieve bedrijfsresultaten van Translink. Ik wil deze visie zodra ik haar heb ontvangen snel in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad bespreken. Ook hier zeg ik – dat heb ik eerder in de krant gezegd en volgens mij ook al in de Kamer – dat ik vind dat als er positieve bedrijfsresultaten zijn, dus als de schulden zijn afgelost, het bedrijfsresultaat van Translink ten goede moet komen aan de reiziger. Ik geloof dat het de heer Van Aalst was die zei dat Translink geen melkkoe moet worden voor reizigers. U was het niet?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dat had ik kunnen zijn!

Staatssecretaris **Dijksma**:
U had het kunnen zijn. Dit is dan hineininterpretieren van mijn kant. Degene die dat zegt, heeft gelijk. Dat is niet de bedoeling. Het was de heer Jetten, die het zei. Oké. Wow, dat voor een D66'er. Ja, de tijden veranderen. Verder hoor ik allemaal niet wat er wordt gezegd, gelukkig. Ik ben het er dus mee eens. Ik vind dat het verstandig is, ook voor het draagvlak voor het systeem bij reizigers, dat men dat helder maakt. Ik wacht dus met smart op dat plan. Zodra het er is, wordt het, zoals dat hoort, met de Kamer besproken.

De **voorzitter**:
Dit leidt tot wat vragen. We zijn bijna klaar, maar ik denk dat we even moeten kijken welke vragen er zijn. Ik begin met de heer Jetten, want hij werd als eerste genoemd.

De heer **Jetten** (D66):
Dank u wel. De gemiddelde leeftijd in onze fractie is drastisch naar beneden gegaan na de verkiezingen. Dat doet wat in onze taal, denk ik. Dank voor de antwoorden. Ik heb één vraag en één verduidelijking. Ik heb een vraag over de aanschafprijs en de levensduur van de chipkaart. Het is goed dat u zegt dat die prijs zo veel mogelijk naar beneden moet. Tegelijkertijd geeft u ook heel helder aan dat er een aantal ontwikkelingen is, zoals met de bankpas en telefoons. Dan maakt Translink natuurlijk heel andere kosten. Die zitten niet meer in dat plastic kaartje, maar veel meer in software. Die kosten moeten ze ook op de een of andere manier terugverdienen. Als je geen kaartje meer hoeft te kopen, hoe worden dan die aanloopkosten gefinancierd? Gaat de ritprijs voor de reiziger omhoog als hij straks alleen nog maar met een bankpas of een telefoon kan betalen? Daar ben ik benieuwd naar.
Ter verduidelijking wil ik iets opmerken over die reis en die 35 minuten. Het is heel fijn dat de Staatssecretaris daarover in overleg wil treden. Voor de duidelijkheid: ik heb het niet over een reiziger die vanuit weet ik waar naar Utrecht Centraal gaat, daar een leuk dagje heeft en dan weer teruggaat naar de plek waar hij zijn reis is begonnen. Het gaat me echt om het doorreizen. Ik reis bijvoorbeeld elke dag van Den Haag via Utrecht naar Nijmegen. Als ik dan in Utrecht een uur op het station verblijf, vind ik het oneerlijk als ik dan weer dat instaptarief moet betalen.

Staatssecretaris Dijkma:

Dank voor de verduidelijking. Dat helpt mij ook in het gesprek met de partners aan tafel. Dan het eerste punt. U hebt eigenlijk precies de spijker op zijn kop geslagen. Die samenhang moet namelijk wel in dat gesprek kunnen worden aangebracht. U hebt er gelijk in dat als er nieuwe vormen van betalen in het spel zijn, daar ook kosten voor worden gemaakt. Daar moet men dus, zonder dat het allemaal onnodig doorberekend gaat worden, in kunnen investeren. Daarom vragen we om een plan, dat ik daar mede op zal beoordelen. Die dingen betrekken we er dus bij.

De heer Van Helvert (CDA):

Nog heel even over de resultaten van Translink en de kosten van de plastic kaartjes. Ik vraag me eigenlijk af wie er uiteindelijk bepaalt. Translink heeft volgens mij aandeelhouders, over het algemeen zijn dat de vervoerders. Die zullen toch uiteindelijk de koers daarin bepalen? Ik begrijp dat de Staatssecretaris zegt dat zij het wil bespreken en wat haar inzet is. Zou het ook kunnen zijn dat de aandeelhouders zeggen: luister eens, wij zijn vervoerders en wij gaan dat geld, de 10 miljoen euro die wij jaarlijks overhouden, investeren in aanleg van nieuwe infrastructuur voor openbaar vervoer? Kan dat ook? Wat is onze rol daarin en wat is die van de Staatssecretaris?

Staatssecretaris Dijkma:

Er is een hele set Kamervragen gekomen, volgens mij mede van uw kant. Die zijn voorzien van een antwoord waarin dat allemaal heel precies is beschreven. In principe bepaalt TLS dat zelf, niet zozeer alle vervoerders. Die kunnen niet zeggen: nou, we gaan maar wat doen. Zij zitten natuurlijk wel in de raad van toezicht. Ik heb echter ook niet een soort doorzettingsmacht of zo. Ik ben een partij. Ik kan politieke druk uitoefenen en dat doe ik met verve. Of dat resultaat heeft, is uiteindelijk een vervolg en dat kunnen we niet voorspellen. We hebben wel eerder gezien – er waren eerder natuurlijk al vragen – dat de samenwerking heel soepel is. Een van de leden, ik meen de heer Jetten, zei al dat sinds TLS echt een feit is een aantal dingen soepeler gaat. Dat is ook wel mijn ervaring. Het heeft natuurlijk tien jaar geduurd voordat die hele backofficediscussie heeft geleid tot een goede vorm van samenwerken. We zien dat daar gewoon echt resultaten staan.

Ik kom dan bij de beantwoording van deze vragen. De commissie heeft er 32 gesteld. In antwoord 1 is helder gesteld hoe het zit. De organisatie heeft een directie, een raad van commissarissen, een algemene vergadering en een klantenraad van advies. De directie is belast met het besturen van de vennootschap. Zij neemt dus in feite ook de beslissingen. De raad van commissarissen heeft de taak, toezicht te houden op het beleid en de directie. Men heeft één aandeelhouder, namelijk de Coöperatie Openbaar Vervoerbedrijven. Zo is het geregeld.

De heer Van Helvert (CDA):

Daarom stelde ik deze vraag. Het antwoord op vraag 1 is een heel helder antwoord. Ik meen dat ik de Staatssecretaris net hoorde zeggen: er komt een visie, we gaan dat bespreken in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad en dit is mijn inzet. Ik dacht: dat is zeer lovenswaardig, maar wat is het resultaat? Als de enige aandeelhouder namelijk zegt dat men dit of dat met het geld gaat doen, dan gebeurt het namelijk volgens mij gewoon zo.

Staatssecretaris Dijkma:

Zeker, maar ik hoop dat de heer Van Helvert ook nog een beetje vertrouwen in mij heeft.

De heer Van Helvert (CDA):

Ik heb alle vertrouwen in de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Dijk**ma:

Ik opereer daar namelijk mede namens de Kamer. Ik zeg daar dan: goh, de Kamer vindt hier ook iets van, hebt u dat ook gezien?

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

Ik heb alle vertrouwen in de Staatssecretaris, maar ik heb net de heer Asscher horen zeggen dat de onderhandelaars voor een nieuw kabinet het echt nog een keer met GroenLinks moeten proberen. De kans is dus heel groot dat er na Staatssecretaris Dijkma weer een andere Staatssecretaris komt. Daarom vroeg ik even naar de situatie.

De **voorzitter**:

We gaan verder. De heer Middendorp wil ook een vraag stellen.

De heer **Middendorp** (VVD):

Ik sluit daar een beetje op aan. De Staatssecretaris heeft geschetst hoe het nu geregeld is. Een en ander houdt toch de vraag op tafel die ik nog niet heb horen beantwoorden, namelijk of Translink met dit eigendoms- en aansturingmodel op dit moment in de ogen van de Staatssecretaris voldoende in staat is om dingen te realiseren als open data. De Staatssecretaris heeft net gezegd dat ook zij het goed vindt als men open data nastreeft. Is Translink op deze manier ook bijvoorbeeld voldoende in staat om de mogelijkheden om te betalen in het ov uit te breiden? En is het bedrijf voldoende in staat om experimenten te faciliteren? Uit de beschrijving van de huidige situatie bij Translink blijkt nog niet dat dat ook de ideale situatie is om al die dingen die we net besproken hebben werkelijkheid te laten worden.

Verder heb ik het antwoord op mijn vraag gemist wat het in het huidige ov betekent om geen standaardreiziger te zijn. Ik heb dat gespecificeerd door een reis van Durgerdam naar een vliegveld bij Eindhoven te noemen.

Staatssecretaris **Dijk**ma:

Sorry, maar dat laatste ga ik nu niet specificeren. Als de heer Middendorp dat wil, moet hij mij uitleggen wat het probleem precies is. Je kunt namelijk eenmalige kaartjes kopen, je kunt een anonieme chipkaart kopen. Er zijn dus allerlei keuzes mogelijk. Ik ben die reiziger niet. Ik zou in die situatie misschien weer een andere keuze maken dan de heer Middendorp. Mijn vraag is dus: wat beoogt de heer Middendorp met deze vraag?

De heer **Middendorp** (VVD):

Wij krijgen de indruk dat je, als je bijvoorbeeld van een aanbieding van een grote vervoerder gebruik wilt maken, alleen maar via het internet een vervoerbewijs kunt kopen. Daarover krijgen wij veel e-mails. Je kunt een vervoerbewijs voor zo'n aanbieding dan niet bijvoorbeeld bij het loket kopen. Ik begrijp ook wel dat de Staatssecretaris hier nu niet alle mogelijkheden kan gaan doorlopen; dat begrijp ik helemaal. Het gaat mij meer om de vraag of zij bekend is met de vraag wat een niet-standaardreiziger allemaal zou moeten doen en moeten hebben om een reis zo goedkoop mogelijk te plannen. Ik noem iDEAL, internet en andere middelen. Bij zo'n reis horen wat ons betreft dus alle mogelijkheden van het ov, dus trein, bus en taxi.

Staatssecretaris **Dijk**ma:

Maar er zijn heel veel mogelijkheden. Er zijn ook mensen die naar een niet nader te noemen drogist in dit land gaan en daar bijna gratis, of in ieder geval heel goedkope dagkaarten voor de trein kopen voor een x-aantal euro's. Dus ook dat gebeurt. Dat hoeft je niet via internet te doen, want die kaarten kun je gewoon bij de kassa kopen. Dat kan weer niet altijd bij het loket op het station, want daarbij gaat het om een speciale aanbieding. Er

zijn dus heel veel mogelijkheden. Dat worden er, met de betaalwijzen die er straks ontstaan, nog veel meer. Er komt een keur aan mogelijkheden. De eerste vraag van de heer Middendorp ging over TLS. Hoe gaat het nu? Ik heb op die vraag al geprobeerd te antwoorden. Ik denk dat men voor 1 januari met een voorstel moet komen. Dat is verzocht. Als dat niet komt, komt er regelgeving. Dat was wat ik eigenlijk, misschien iets te omfloerst, probeerde te zeggen. In de tweede plaats gaat het volgens mij juist steeds beter. Aanvankelijk waren al die vervoerders een soort egeltjes die op zoek waren naar gedwongen liefde. Dat gaat niet zo makkelijk. Inmiddels gaat het steeds beter, maar het is wel een proces. Het gaat niet van de ene op de andere dag helemaal goed, maar ik heb de indruk dat het veel beter gaat dan een aantal jaren geleden, echt veel beter. Ik vind dat we daarin vertrouwen moeten uitstralen in plaats van te zeggen dat het allemaal wel heel moeizaam zal gaan. Soms gaan dingen inderdaad moeizaam, want je bent ook elkaars concurrent. Dat geldt bijvoorbeeld voor het vrijgeven van data waarvan je als bedrijf weet dat het eigenlijk ook je business is. Ik ben het er soms niet mee eens, maar ik begrijp waarom dat gevoelig ligt. In zulke gevallen moet men even over een brug. Het mooiste zou zijn als mensen zelf met elkaar die brug overstapten. Dat heb ik echt het liefste. Ik denk dat dat ook gaat gebeuren.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Translink had van 2011 tot 2015 een positief bedrijfsresultaat van 75 miljoen, maar geeft aan dat dit positieve resultaat ook de komende jaren gebruikt moet worden om de aanloopkosten terug te betalen. Kan de Staatssecretaris bij benadering aangeven hoe groot al die aanloopkosten zijn? Ik wil dit in perspectief kunnen plaatsen. Gaat de reiziger die kosten terugzien? Verder zegt de Staatssecretaris dat zij voor de zomer meer hoopt te kunnen zeggen over de kosten en de levensduur van de chipknip. Kan zij iets specifieker zijn? «Op dit moment» is namelijk ook «voor de zomer».

Staatssecretaris **Dijkema**:

Voor de eerste vraag verwijs ik mevrouw Van Brenk graag naar antwoord 13 van de op 11 mei toegestuurde antwoorden op schriftelijke vragen. Ik heb zulke vragen tot op miljoenen aan toe proberen te beantwoorden, overigens met dank aan Translink, dat de boeken moest blootleggen. Al die vragen zijn in die set beantwoord.

Volgens mij hebben we gezegd dat we voor 1 januari een plan willen hebben. We spreken elkaar voor de zomer weer. Als men dan in staat zou zijn om iets te zeggen, zou dat mooi zijn. Inmiddels verandert het met de dag, maar ik had eerder gezegd dat ik dit liever niet aan mijn opvolger wilde overlaten en dat ik dit nog wilde afhandelen. Toen heb ik gevraagd of men voor de zomer met een voorstel kon komen. Maar zoals het er nu naar uitziet, duurt het nog wel even. U moet het dus nog even met mij doen.

De **voorzitter**:

Er zijn nog vragen van mevrouw Kröger en de heer Laçin. Daarna gaan we naar het derde blok.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wil nog even terugkomen op de student als reiziger. Het gaat hier eigenlijk om het principe dat de ov-chipkaart er moet zijn voor de reiziger en dat je niet gestraft moet worden als je onbedoeld iets verkeerd doet. Ik begrijp dat de Minister van OCW degene is die dit zou moeten regelen. Edoch, we zitten hier in een overleg met een Staatssecretaris die er voor «de reiziger» is. Ik zou graag haar mening horen. Zou het een redelijke oplossing zijn om de ov-chipkaart automatisch te laten aflopen, zodat

studenten als reiziger beter behandeld worden en daardoor wellicht fijn kunnen doorstromen naar de rest van hun leven met hun ov-kaart?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat moet u dan fijn met de Minister van OCW bespreken, echt waar. Die gaat daarover.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Maar Translink gaat hier wel over. De Staatssecretaris staat direct met Translink in contact. Zij zou het bedrijf wel degelijk sturing kunnen geven voor hoe dit geregeld zou moeten worden.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat zijn afspraken die de Minister van OCW in haar contract met de organisatie heeft vastgelegd, niet ik.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil even terugkomen op de open data en op het beter in beeld brengen van de reizigersstromen. Ik vroeg naar de rol van de Autoriteit Persoonsgegevens. De Staatssecretaris zegt dat de autoriteit dit vooral zelf moet weten. Het gaat ons om het belang van het waarborgen van de privacy. Het maakt ons niet zo veel uit of de Autoriteit Persoonsgegevens of een andere instelling dat doet. Hoe ziet de Staatssecretaris dit? Wie zou dit dan wel moeten doen?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Het waarborgen van de privacy is natuurlijk geborgd, want daar kijkt de Autoriteit Persoonsgegevens naar. Daarvoor is zij opgericht. Zij is hier ook bij betrokken, maar ik kan haar niet voorschrijven op welke wijze zij dit precies moet doen. Er is uitgebreid overleg met de Autoriteit Persoonsgegevens geweest. Die zit hier echt bovenop. Soms leidt dat ertoe dat het heel moeilijk is om die data vrij te geven, want met dit element moet wel rekening worden gehouden.

De **voorzitter**:

Dank u. We gaan verder met het derde blok, «doelgroepenvervoer». Daarna komen we bij de blokjes «veiligheid» en «overig». We moeten een beetje vaart maken als we nog een tweede termijn willen.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik ga nu in op de integratie tussen het doelgroepenvervoer en het reguliere openbaar vervoer. Op veel plekken in het land worden doelgroepenvervoer en openbaar vervoer dicht bij elkaar gebracht. Ik vind dat een positieve ontwikkeling, maar het is toch echt te gek voor woorden dat je soms die grote bus 64 van Oldenzaal naar Ootmarsum – ik noem maar even mijn favoriete lijn – leeg ziet rijden met daarachter een doelgroepenvervoerbuss. Dat is gewoon inefficiënt. Ik ben het meteen eens met iedereen die zegt dat we wel moeten waarborgen dat mensen die nu gebruikmaken van doelgroepenvervoer, dat onvervreemdbare recht houden. Maar het lijkt me evident dat er meer kan en dat er in de toekomst veel meer vervoer op maat kan plaatsvinden, met name in de dunner bevolkte gebieden. Het is doodzonde om geen efficiencywinst te pakken in de manier waarop je dit organiseert.

Ik begin nu op het controversiële terrein te komen, dus ik denk dat het heel belangrijk is dat een volgend kabinet daarin stappen gaat zetten. Daarvoor is een experiment heel belangrijk. Staatssecretaris Van Rijn en ik hebben al eerder aangekondigd dat we dat gaan doen. In een brief van 6 december jongstleden hebben wij een actieprogramma aangekondigd. De heer Van Helvert, de heer Jetten en anderen vroegen hoe het daarmee staat. We hebben met de regionale overheden overlegd. Zij hebben, om

het maar even plat te zeggen, gezegd: dat is allemaal leuk, maar willen geen Haags plan. Ze willen hierover meepraten. Dat betekent dat we op dit moment met hen in overleg zijn en dat we iets meer tijd nodig hebben omdat we nu ook pilots en voorstellen van hun zijde krijgen. De uitwerking van het programma en de keuze voor pilots worden in samenspraak met partijen naar verwachting in september afgerond. We gaan het niet halen om dat net voor de zomer te doen. Dat was eigenlijk wel onze intentie, maar omdat we het nu zo bottom-up oppakken, duurt het iets langer. Daardoor krijgen we waarschijnlijk wel een veel beter resultaat, in ieder geval met veel meer draagvlak.

Een aantal leden heeft opmerkingen gemaakt over de betaalbaarheid en de rentabiliteit van het openbaar vervoer in dunbevolkte gebieden, ook in de avonden. Wat vind ik daarvan? Dat onderwerp heeft de Kamer controversieel verklaard, maar ik heb de Kamer hierover het Toekomstbeeld OV gestuurd. Daarin heb ik een aanzet gegeven tot een discussie. Samen met allerlei betrokken ov-partijen heb ik in dat toekomstbeeld uiteengezet hoe je hiernaar zou kunnen kijken. Ik heb daar net al een klein beetje over gezegd. Je moet dit in mijn ogen echt breed doen. Ook de elektrische fiets moet erbij betrokken worden. Je moet ook nadenken over manieren om mensen dingen op maat aan te bieden, bijvoorbeeld met behulp van deeltaxi's. Dat is in mijn ogen het openbaar vervoer van de toekomst.

Een van de leden zei: niet de modaliteit, maar de reiziger is het uitgangspunt. Dat vind ik ook. De moderne reiziger gebruikt misschien voor een stukje een elektrische fiets, neemt vervolgens een bus of een trein, komt daarna op het hoofdrailnet terecht en gaat dan weer verder. Hij denkt dan niet meer vanuit de bus, de trein of de taxi, maar gaat het veel meer als één concept zien. Daarom is het ook zo belangrijk om een doorbraak te bereiken in het delen van data, waarover wij het net hadden. Anders gaan we nooit naar de reiziger toe en blijven we openbaarvervoersdiscussies voeren vanuit het idee van de trein, de tram of de bus. Dat moet niet meer.

Nogmaals, ik kan daar ontzettend lang over praten, maar dat mag niet van de voorzitter, dus dat doe ik ook niet. Eigenlijk mag het ook niet van u, want dit is immers een onderwerp voor een volgend kabinet.

De heer **Jetten** (D66):

Mag ik één korte vraag stellen?

De **voorzitter**:

Ik wilde eigenlijk even verdergaan met dit blok.

De heer **Jetten** (D66):

Het is een verhelderende vraag, over dat actieplan.

De **voorzitter**:

Oké.

De heer **Jetten** (D66):

De Staatssecretaris zei dat het bottom-up gemaakt wordt. Dat is hartstikke goed. De Staatssecretaris had het over regionale pilots. Starten die na september, of lopen er nu pilots zodat de Staatssecretaris in september een goed actieplan kan presenteren?

Staatssecretaris **Dijkema**:

Een aantal pilots lopen al, maar in september komen we met «het verhaal», zögezegd. Dan kunnen we bekijken of er nog meer kan. Ik kom op het punt van de assistentieverlening en de toegankelijkheid. Daarover is een aantal dingen gezegd. Ik ben het niet eens met degenen die hier heel somber over zijn, want Nederland doet het in vergelijking

met de rest van Europa heel goed. Zijn we er dan al? Nee, nog lang niet. Er moet echt meer gebeuren. Maar NS verleent assistentie op 107 van de 255 stations. Al vele jaren is er assistentie op alle grote stations waar intercity's stoppen. Op bepaalde lijnen stoppen IC's ook op kleinere stations, omdat daar geen sprinters rijden, bijvoorbeeld boven Alkmaar en op enkele stations in Zeeland. Dit jaar gaat NS assistentie introduceren op 10 extra stations en de komende jaren komen er nog eens 35 bij. Er is geïnvesteerd in het materieel. Daar is ook heel veel aan gedaan. NS is in overleg met de belangenorganisaties aan het bekijken welke stations de komende jaren met voorrang die assistentieverlening moeten krijgen. We kijken naar een verdere verhoging van de landelijke dekking, naar het aantal inwoners van een plaats en naar de wens van de klanten. Ook de kleinere stations waar alleen intercity's stoppen, worden in deze beoordeling meegenomen.

Is dat voor iemand die assistentie nodig heeft nou per definitie voldoende antwoord? Nee, natuurlijk niet. Als je op een plek woont waar die assistentie er nu niet is, dan zul je vinden dat het niet op orde is. Dat snap ik. Maar als je kijkt naar de manier waarop we het doen in Nederland, ook in vergelijking met andere landen, en wat er allemaal bij komt, dan zie je dat we over het hele land genomen steeds opnieuw verdergaand stappen zetten. En dat blijven we ook doen, want we moeten ons wel houden aan het verdrag. Maar dat betekent niet dat het gisteren allemaal al geregeld moet zijn. Dat is het punt. Het is ook een afweging: hoeveel geld heb je om te investeren? In de afgelopen jaren groeide dat geld natuurlijk niet echt aan de bomen. Misschien wordt het in de komende jaren iets beter. Dat zou mooi zijn.

Mijn laatste punt – last but not least, zou ik haast willen zeggen – gaat over het thema «sociale veiligheid».

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Voorzitter ...

De **voorzitter**:

U wilt een vraag stellen over het afgelopen blokje, mevrouw Van Brenk? Dat kan. Ga uw gang.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Ik heb geen antwoord gehad op het dilemma van de casus die ik aanstipte over de regiotaxi. Hoe zit het als die een regio overschrijdt, in dit geval om naar een ziekenhuis te gaan? Kan de Staatssecretaris daar nog iets over zeggen?

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger had ook nog een vraag over dit blok.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja, ik had ook een vraag. Wellicht begeef ik me weer op controversieel terrein, maar zou de Staatssecretaris het een goed idee vinden om een overkoepelende autoriteit te hebben die het proces rond het doelgroepenvervoer overziet? Zou dat in de governance-structuur een goed idee zijn?

De **voorzitter**:

Heeft iemand anders nog een vraag over dit blokje? Dat is niet het geval. Staatssecretaris, wilt u eerst deze twee vragen over het onderwerp «doelgroepen» beantwoorden?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Die laatste vraag is op dit moment voor mij niet het belangrijkste issue. Ik vind het dus lastig om daar nu uit te losse pols iets over te zeggen

Het eerste punt, dat van mevrouw Van Brenk, is nou bij uitstek iets waar dat actieplan wat aan zou moeten gaan doen. Dat ontschotten, ook over de regio's heen, is heel belangrijk. Reizigers trekken zich immers niks aan van BDU-grenzen, om maar eens iets te noemen.

De voorzitter:

U vervolgt.

Staatssecretaris Dijkma:

Ik kom op het punt van de sociale veiligheid. De heer Jetten vroeg naar het hele systeem van TRIAS. Ook dit is een beetje lastig voor mij, want dit is feitelijk een systeem van de Minister van V en J. Hij heeft hier de lead. Hij bekijkt samen met vervoerders en politie wat er nou precies moet gebeuren. Vervoerders bepalen zelf op welke manier zij gegevens over incidenten uitwisselen met de politie. Ik denk dat het heel positief is dat die samenwerking tussen vervoerders en politie steeds beter loopt. Dat kunnen we in algemene zin zeggen. Er zijn ook meerdere socialeveiligheidstafels geweest op het Ministerie van Veiligheid en Justitie, waar ik bij zat of die ik samen met de Minister voorzat. Daar zag je ook dat de gesprekken echt verbeteren. In april hebben vervoerders en de politie Midden-Nederland een samenwerkingsovereenkomst getekend, waarin ze hebben afgesproken om gegevens met elkaar te delen in een gezamenlijke database. Ook op andere plekken in Nederland gebeurt dat al. Daardoor wordt ook een gerichte inzet mogelijk van bijvoorbeeld politie en veiligheidsmedewerkers.

Naar aanleiding van de motie van mevrouw Belhaj hebben de Minister van V en J en ik samen gezegd: we gaan inventariseren op welke wijze er in elke regio gegevens gewisseld worden en waar er mogelijkheden zijn tot verbetering. Daar krijgt u in de komende tijd nog een reactie op. Ik denk wel dat het goed is om te zeggen dat TRIAS een systeem is. Het is een middel en geen doel. Dit werkt misschien goed, maar NS is zelf ook al langere tijd bezig, ook met de politie, om vrij state of the art te werken aan het uitwisselen van gegevens. Ik vind zelf dat het uiteindelijk geen systeemdiscussie moet zijn. Het gaat om de vraag of het inderdaad goed werkt en doet wat het moet doen. Maar u krijgt daar vanuit V en J in het najaar nog nader bericht over.

Over de bevoegdheden van de boa's hebben we ook al veel discussies gevoerd. De heer Van Helvert heeft daar vragen over gesteld. Hij weet dat de Minister van V en J daarvoor de eerstaangewezene is. De heer Van Aalst heeft er ook iets over gezegd. Die verantwoordelijkheden voor de bevoegdheden worden door de Minister van Veiligheid en Justitie steeds voor elk domein apart beoordeeld en vastgelegd. Ook voor het openbaar vervoer is er specifiek vastgelegd welke opsporingsbevoegdheden, politiebevoegdheden en geweldsmiddelen daarbij passen. Het gaat om vergaande bevoegdheden. Ik vind ook dat zo'n discussie echt met de Minister gevoerd moet worden, want er is wel regelmatig contact over, maar dit is echt een onderwerp dat thuishoort bij V en J.

De heer Van Helvert heeft mij gevraagd te onderschrijven dat er een mobiliteitswet zou moeten komen. De Minister heeft heel duidelijk aangegeven dat regelgeving geen belemmering mag zijn voor nieuwe vervoersconcepten en -modaliteiten. Daarmee kunnen we kansen en mogelijkheden die nieuwe technologieën ons bieden optimaal benutten. Uiteindelijk is het natuurlijk aan een nieuw kabinet om daar een oordeel over te vellen, en niet aan mij.

Dan is er nog de marktorderingsdiscussie en de vraag of de scenario-studies onafhankelijk zijn. Ja, die zijn onafhankelijk. Volgens mij gaat de Kamer ook nog een briefing tegemoet met de samenstellers van die scenariostudies. Dan kan de heer Laçin ze nog eens vragen of ze echt onafhankelijk zijn. Maar ik zeg hem: dat is zo. Het is ook niet mijn rapport; dat wil ik hier wel gezegd hebben.

De voorzitter:

Dat was het. Dank u wel voor de beantwoording. Er zijn nog een paar vragen. De heer Jetten is als eerste aan de beurt.

De heer Jetten (D66):

Ik kom nog even terug op sociale veiligheid. Natuurlijk moet een specifiek systeem niet het doel op zich zijn. Het gaat erom dat we geweldsincidenten en intimidatie goed registreren en er goede analyses op uitvoeren en dat we op die manier onze boa's en mensen van Veiligheid & Service gericht kunnen inzetten. Mijn zorg betreft het volgende. We hebben nu een werkend systeem bij de streekvervoerders. NS is een eigen systeem aan het ontwikkelen. V en J bekijkt wat voor systeem er vanuit de politie kan worden ontwikkeld. Ik ben bang dat we in Nederland dadelijk verschillende systemen naast elkaar hebben die niet goed met elkaar kunnen communiceren. Dat zou zonde zijn, want net zoals de doelgroepenreiziger zich niks aantrekt van BDU-gelden, trekt de asoreiziger zich volgens mij ook niks aan van concessiegrenzen. Als een reiziger in een bus de buschauffeur bespuugt, dan wil je dat diezelfde reiziger ook goed kan worden aangepakt als hij vervolgens in een NS-trein stapt. We moeten dus uitkijken dat we niet verschillende systemen krijgen, en als er toch verschillende systemen zijn, moeten we ervoor zorgen dat die met elkaar kunnen communiceren.

Staatssecretaris Dijkma:

Dat laatste wil ik onderschrijven, maar dat is volgens mij ook precies wat er op dit moment bekeken wordt.

De heer Van Helvert (CDA):

Ik wil het nog heel even hebben over Translink. Ik twijfelde even of ik er nou iets over gehoord had of niet. Ik vroeg naar het rapport dat First Dutch heeft gemaakt in opdracht van Translink. Dat is niet openbaar, maar het schijnt een verschrikkelijk interessant rapport te zijn. Het geeft namelijk aan hoe je de kosten per handeling naar beneden kunt krijgen. Dat zou voor zowel Translink als de reizigers en de concessieverleners, toch vaak provinciale overheden, heel interessant zijn. Het zou ook laten zien of Translink op bepaalde punten nou wel zo kostenefficiënt bezig is. Mogen we dat rapport hebben? Is het rapport u bekend? En wat zouden we daarover kunnen bespreken?

Staatssecretaris Dijkma:

Wat ik erover meekrijg is dat er bij de oprichting inderdaad verschillende onderzoeken zijn gedaan, ook door First Dutch. Ik moet nagaan in opdracht van wie het precies is opgesteld. Daarmee geef ik al aan dat wij het niet hebben. Mijn motto is altijd: openheid en transparantie. Ik wil het dus graag voor u vragen, maar ik kan het u niet beloven, want het is niet mijn rapport. Het is in opdracht van anderen opgesteld. Als zij het openbaar willen maken, dan is dat mooi en dan wil ik wel als postbode fungeren tussen de organisatie en de Kamer. Maar ik kan het niet beloven, want het is gewoon niet mijn rapport.

De heer Van Helvert (CDA):

Dank u wel. Ik zeg het nog maar even, omdat u zegt dat er verschillende onderzoeken zijn gedaan: het gaat inderdaad over het rapport van First Dutch over de totale kosten van het ov.

Staatssecretaris Dijkma:

We hebben het nu opgeschreven, hoor: het gaat om het rapport van First Dutch. Dus dat komt goed. Ik denk dat er hier en daar ook wel mensen meeluisteren.

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

Zoals ik al zei: ik heb alle vertrouwen in de kracht van de Staatssecretaris om het boven tafel te krijgen.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Dat was geen vraag maar een constatering.

De **voorzitter**:

Ik laat hem even bezinken.

Ik kijk even naar de klok en naar de Kamerleden. Is er behoefte aan een tweede termijn?

Mevrouw Van Brenk heeft nog een klein puntje. Wilt u nog wat zeggen, mijnheer Jetten?

De heer **Jetten** (D66):

Nee, eigenlijk niet. Dank voor de beantwoording.

De heer **Laçin** (SP):

Ook namens mij dank voor de beantwoording. Inderdaad zijn er wat thema's controversieel verklaard, dus het is lastig om over sommige zaken te praten. Ik ben nog wel benieuwd naar iets waarop ik volgens mij geen antwoord heb gehoord. Ik ben benieuwd naar de uitwerking van het huidige vervoersbeleid in de regio. Ik vroeg de Staatssecretaris of zij een overzicht kan geven van de opgeheven of samengevoegde lijnen in de regio, maar heb op die vraag geen antwoord gekregen.

De **voorzitter**:

Wilt u nog een tweede termijn, meneer Middendorp? U heeft daarvoor een minuut.

De heer **Middendorp** (VVD):

Dank voor de antwoorden, om mee te beginnen. Met het antwoord op de vragen over de taximarkt kwamen we op een gegeven moment te spreken over grenzen. Ik denk dat dat een heel waardevolle discussie is; ik denk dat we daar met zijn allen naar op zoek zijn. Ik ben heel benieuwd of de Staatssecretaris daar nog iets over kan zeggen. Waar liggen die grenzen? In dit huis zijn eerder digitale alternatieven besproken, bijvoorbeeld voor de tariefkaart, maar de Staatssecretaris is met nog een heleboel andere voorbeelden bezig geweest. Kan zij nog iets zeggen over waar de grenzen liggen? Daar gaat het namelijk uiteindelijk om, zeker als we de taximarkt willen vernieuwen.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Ik vertelde daarstraks dat wij enthousiast waren over de nieuw ontwikkelde app om stoplichten wat langer op groen te houden. Waarschijnlijk kan de Staatssecretaris veel beter overzien of er nog meer vernieuwende zaken zijn te melden. Ik was benieuwd of zij die wil stimuleren.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb geen vragen meer. Dank voor de beantwoording.

De **voorzitter**:

De heer Van Helvert ook niet, zo te zien. Meneer Van Aalst?

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik dank de Staatssecretaris voor haar antwoorden. De PVV is in ieder geval blij dat zij alle aandacht vestigt op de taxironselaars rond Schiphol. Als dit

al haar aandacht heeft, zullen we onze toeristen deze zomer goed kunnen verwelkomen.

De voorzitter:

Dit was een korte tweede termijn, met nog een paar vragen, Staatssecretaris.

Staatssecretaris Dijkma:

Voorzitter. Ik kan nu niet zomaar een lijstje van het vervoer in de regio produceren. Ik denk dat zo'n lijst in de toekomst zou kunnen worden meegenomen als onderdeel van een discussie over de toekomst van het regionale openbaar vervoer. Zoals bekend zijn wij immers niet verantwoordelijk voor het regionaal vervoer. Ik heb dus ook niet alle cijfers over lijnen die zijn opgeheven. Als er uit de provincies rapportages komen, bijvoorbeeld over de financierbaarheid, stuur ik die zo veel mogelijk door naar de Kamer. Die informatie krijgt de Kamer dus.

Grenzen aan de experimenten liggen, zo zou ik zeggen, op het gebied van veiligheid, kwaliteit, betaalbaarheid voor reizigers en het level playing field. Uiteraard doel ik met betaalbaarheid ook op de betaalbaarheid voor de organisaties die eraan meedoen.

De vraag over nieuwe apps en perspectief was een zeer open vraag. Er komen vele ontwikkelingen aan: van ontwikkelingen op een heel klein niveau als de betaalwijze in het openbaar vervoer die veel gemakkelijker wordt, tot mogelijkheden in de toekomst op het gebied van innovatie van het hoofdrailnet. Ik ben nu even op zoek naar wat er precies met deze vraag werd bedoeld.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Het ging mij om een specifieke app voor mensen met een beperking, waarmee een stoplicht langer op groen kan worden gehouden. Kunnen we juist op dat terrein wat meer verwachten?

Staatssecretaris Dijkma:

Waarschijnlijk wel. En waarschijnlijk zal er ook nog wel meer op het terrein van verkeersveiligheid gaan gebeuren, maar dat heb ik nu niet allemaal zomaar bij de hand. Misschien is dit een onderwerp voor een andere keer.

Volgens mij heb ik nu alle vragen beantwoord, voorzitter.

De voorzitter:

Ik dank u voor uw antwoorden en de Kamerleden voor hun discipline. Er zijn drie toezeggingen die moeten leiden tot het sturen van informatie naar de Kamer.

- In het verslag van het volgende OV Beraad zal de Staatssecretaris terugkomen op de vraag van het lid Jetten over de 35 minuten tijdsonderbreking op stations.
- In het najaar zal de Minister van V en J de Kamer nader informeren over het gebruik van het TRIAS-systeem voor sociale veiligheid in het openbaar vervoer, dit naar aanleiding van de motie-Belhaj/Van Helvert (28 642, nr. 90).
- De Staatssecretaris zal nagaan of het mogelijk is om het rapport van First Dutch over ov-betalingen aan de Kamer te doen toekomen. Zij zei al dat zij niks kan beloven.

Als dat zo is, hebben we dat genoteerd.

Ik dank alle aanwezigen voor hun belangstelling en sluit dit algemeen overleg.

Sluiting 15.49 uur.