

Vergaderjaar 2011–2012

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 517**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Den Haag, 17 september 2012

Hierbij informeer ik uw Kamer over de wijze waarop aan de aangenomen moties, ingediend bij het Verslag Algemeen Overleg Openbaar Vervoer op 5 juli 2012, uitvoering wordt gegeven. Tevens informeer ik u over twee openstaande OV-chipkaart gerelateerde onderwerpen.

### **Aangenomen moties**

*Motie nr. 506 van de leden Monasch en Van Gent*

Met deze motie wordt verzocht om de eindverantwoordelijkheid van de Permanente Structuur formeel bij de minister van Infrastructuur en Milieu te leggen en de wijziging van wetgeving die daarvoor nodig is, zo spoedig mogelijk in gang te zetten (Kamerstuk 23 645 nr. 506).

*Motie nr. 512 van het lid Haverkamp*

Met deze motie wordt verzocht om de Kamer voor 1 oktober 2012 op de hoogte te stellen of het lukt om op vrijwillige basis tot de instelling van een permanente structuur te komen en indien het «goedschiks»-scenario niet blijkt te werken, de Kamer voorstellen te doen hoe «kwaadschiks» orde op zaken gesteld kan worden en daarom parallel aan het «goedschiks»-scenario een wettelijke traject te starten. (Kamerstuk 23 645 nr. 512)

De motie Monasch-Van Gent leidt naar mijn mening tot een spanning met de systematiek van de gedecentraliseerde bevoegdheden zoals dat is vastgelegd in de Wet personenvervoer 2000. Bij de indiening van de motie heb ik deze dan ook ontraden. Ik heb bovendien geconstateerd dat ook uw Kamer de decentralisatie niet wil terugdraaien. Die kant willen we niet op. Wel is het van belang dat we nu snel van start gaan met de permanente structuur. De problemen zijn te pregnant om nog langer te wachten en door te blijven gaan op de huidige weg. Deze wens wordt ook uitgesproken in de aangenomen motie Haverkamp.

Gelet op deze uitgangspunten geef ik de volgende invulling aan de aangenomen moties over de permanente structuur:

- Ik geef vervolg aan de motie van het lid Haverkamp door de heer Meijdam te verzoeken met partijen voor 1 oktober 2012 tot een intentieverklaring te komen over samenwerking op de relevante concessieoverstijgende onderwerpen. Ik laat daarbij uitdrukkelijk ruimte voor uit de sector aangedragen suggesties zoals een geschilbeslechtsregeling. Een dergelijke vorm van geschilbeslechting komt echter niet in de plaats van de structuur. Ik zal dit ook in de opdracht aan de heer Meijdam meegeven. Mij staat daarbij overigens een zo lean en mean mogelijke uitwerking van het voorstel van Meijdam voor ogen.
- Conform de motie van het lid Haverkamp zal ik parallel hieraan de «kwaadschiks» variant voorbereiden in de vorm van wetgeving die tot samenwerking in en deelname aan de Permanente Structuur verplicht.
- Ik geef aan de motie Monasch – Van Gent invulling, doordat ik -wanneer dat via bovengeschetste lijn niet lukt- de regie neem en knopen doorhak. Dit zal ik doen op basis van de mogelijkheden die de Wet personenvervoer 2000 mij biedt om bij of krachtens AMvB regels te stellen. Ik onderzoek de noodzaak om mijn wettelijke mogelijkheden om in te grijpen op de verschillende concessieoverstijgende onderwerpen uit te breiden en eventueel te versnellen. Het gaat dan bijvoorbeeld om onderwerpen, zoals ik in mijn reactie op de nadere analyse van de heer Janse de Jonge naar verdere decentralisatie van regionale spoorlijnen heb gemeld (Kamerstuk 29 984 nr. 311), als het enkelvoudig in- en uitchecken in de spoorrailketen.

Op deze wijze combineer ik goedschiks met kwaadschiks, spreek ik partijen zoveel mogelijk op hun eigen verantwoordelijkheden aan en neem ik waar nodig zelf mijn stelselverantwoordelijkheid.

#### *Motie nr. 508 van de leden Monasch en Van Gent*

Bij deze motie wordt verzocht om in kaart te brengen of er op alle plekken en op alle relevante tijdstippen (van de eerste tot en met de laatste trein, metro, tram of buslijn) voldoende verkoop- en oplaadpunten zijn en daarbij een vergelijking te maken met de oude situatie van voor de invoering van de OV-chipkaart (Kamerstuk 23 645 nr. 508).

Ik heb aangegeven dit een sympathieke motie te vinden. Desondanks heb ik de motie ontraden, omdat de verkoop- en oplaadpunten een verantwoordelijkheid zijn van de decentrale overheden en hun vervoerders. Naar aanleiding van de aangenomen motie heb ik partijen gevraagd om een inventarisatie uit te voeren van de regionale verkoop- en oplaadpunten van de OV-chipkaart en deze af te zetten tegen het aantal verkooppunten van de strippenkaart. Zodra dit onderzoek is afgerond zal ik uw Kamer hierover informeren.

#### *Motie nr. 509 van het lid Van Gent*

Met deze motie wordt uitgesproken het papieren treinkaartje niet eerder af te schaffen dan het moment waarop een aantal voorwaarden gerealiseerd zijn (Kamerstuk 23 645 nr. 509).

In mijn brief van 12 juni 2012 heb ik uw Kamer geïnformeerd over de stapsgewijze aanpak van NS hierbij (Kamerstuk 23 645, nr. 516). Ik heb hierover als concessieverlener veelvuldig overleg met NS. In die overleggen heb ik een aantal essentiële onderwerpen besproken waarvan ik het belangrijk vind dat die goed geregeld zijn voordat het papieren treinkaartje verdwijnt en de poortjes sluiten. Deze voorwaarden heb ik ook opgenomen in eerder genoemde brief aan uw Kamer, niet tegenstaande

het feit dat ik vanuit de huidige wet- en regelgeving geen formele bevoegdheden heb om voorwaarden aan dit proces te verbinden. Ten aanzien van de voorwaarden uit onderhavige motie ben ik voornemens hier als volgt mee om te gaan:

- de toegankelijkheid van twintig stations ten behoeve van passanten: voor alle stations met een interwijkfunctie zal NS conform de motie oplossingen beschikbaar moeten hebben voordat NS de poortjes op die stations sluit.
- één klachtenloket: in eerdere voortgangsbrieven is uw Kamer geïnformeerd over de studie die is uitgevoerd naar «Eén loket voor vragen en problemen», teneinde de reiziger zo snel mogelijk antwoord te geven op vragen en/of problemen op te lossen. Uit de studie is gebleken dat één loket voor alle vragen, klachten en problemen, mede gezien de complexiteit, niet haalbaar is. Op basis van de aanbevelingen uit de studie hebben TLS en de vervoerders afgesproken om problemen die de reiziger meldt zoveel mogelijk direct op te lossen en maximaal één keer door te verwijzen.
- dubbele opstaptarief definitief van tafel: deze voorwaarde is reeds vastgelegd in een AMvB. Het dubbel opstaptarief op het spoor moet dus zijn opgelost, voordat de spoorvervoerders het papieren treinkaartje mogen afschaffen. Het papieren treinkaartje kan na het oplossen van de dubbel opstaptarief bij de regionale spoorvervoerders worden afgeschaft. Het moment waarop de regionale spoorvervoerders het papieren treinkaartje afschaffen, kan afwijken van de fasering die NS hanteert. Over het precieze moment van afschaffing op het regionale spoor wordt nader overleg gevoerd tussen de spoorvervoerders. De reizigers zullen hierover tijdig en adequaat worden geïnformeerd. Wanneer hierover meer duidelijkheid is, zal ik ook uw Kamer informeren.
- één keer in- en uitchecken per treinreis: het uitgangspunt voor de opdracht aan de kwartiermaker is dat gekomen wordt tot enkelvoudig in- en uitchecken in de treinrailketen, tenzij dit technisch of bedrijfseconomisch niet haalbaar blijkt. De implementatie van enkelvoudig in- en uitchecken kan niet op korte termijn worden gerealiseerd. De rapportage hierover verwacht ik het najaar 2012 aan uw Kamer toe te kunnen sturen. Zoals van begin af aan gesteld (o.a. bij Commissie Meijdam) koppel ik het enkelvoudig in- en uitchecken daarom niet aan het afschaffen van het papieren kaartje.
- percentage incomplete transacties van treinreizigers drastisch omlaag: het percentage incomplete transacties bij NS en de regionale vervoerders ligt op dit moment binnen of onder de bandbreedte (2,47 en 4,79 %) die in het regionaal OV is gehanteerd ten tijde van het uitzetten van het Nationaal Vervoerbewijs. Bij een enkele lijn ligt dit boven de bandbreedte. Er worden gerichte maatregelen genomen om dit aan te pakken. Op dit moment is er dus geen aanleiding om hier anders mee om te gaan dan bij het uitzetten van het NVB. Wel zal ik bij NS en, indien nodig, bij de overige spoorvervoerders aandacht blijven vragen om dit percentage terug te dringen en mij over de ontwikkelingen te blijven informeren.
- goed toegankelijke apparatuur voor visueel en anders gehandicapten: momenteel wordt door mij een nadere probleemanalyse uitgevoerd naar de effectiviteit van (structurele) maatregelen voor mensen met een functiebeperking. Ik verwacht uw Kamer eind dit jaar over de uitkomsten van dit brede onderzoek te kunnen informeren. Vooruitlopend op de implementatie van deze maatregelen wordt er voor mensen met een visuele functiebeperking aan andere passende oplossingen gewerkt. NS ontwikkelt voor deze groep reizigers een kaart, waarbij men vooraf (telefonisch) kan boeken (enkel en/of retour) en maandelijks achteraf betalen. NS voert hierover nog overleg met consumentorganisaties en streeft ernaar om deze oplossing per

1 januari 2013 samen met de overige spoorvervoerders te kunnen aanbieden.

In de eerstvolgende voortgangsbrief Aanvalsplan OV-chipkaart zal ik uw Kamer informeren over de stand van zaken rondom het afschaffen van het papieren treinkaartje.

*Motie nr. 510 van het lid Bashir*

Deze motie verzoekt de regering, de NS te vragen via de aandeelhoudersvergadering van TLS alsnog te komen tot een substantiële matiging van de salarissen van de bestuurders van TLS, zodat zij onder de balkenendenorm komen te vallen. (Kamerstuk 23 645 nr. 510)

Ik heb de motie in deze vorm ontraden, omdat de motie mij vraagt om een privaat bedrijf onder de werking van de norm voor semipublieke bedrijven te laten vallen. Ik zal echter aan de motie uitvoering geven door het verzoek van uw Kamer neer te leggen bij NS (als aandeelhouder van TLS), waarbij ik zal verzoeken mij te informeren over de resultaten daarvan.

*Motie nr. 513 van het lid Haverkamp*

De motie verzoekt de regering

- om bij de toezending van het onderzoek naar de ordening binnen de spoorsector expliciet te benoemen op welke wijze middels het publiek aandeelhouderschap van NS en ProRail ingezet wordt om specifieke, meetbare en realistische publieke doelen te realiseren;
- tevens om voorafgaande aan het besluit om de aandelen TLS te verwerven of op andere wijze nog niet begroot publiek geld richting TLS te laten gaan, aan de Kamer aan te geven welke publieke doelen hiermee gerealiseerd worden en de Kamer in de gelegenheid te stellen met de regering hierover in overleg te treden voordat onomkeerbare stappen gezet worden.
- (Kamerstuk 23 645 nr. 513)

Ten aanzien van het eerste deel van de motie merk ik op dat naar mijn interpretatie de wens van uw Kamer betrekking heeft op NS en ProRail. Aan dit deel van de motie zal ik dan ook uitvoering geven door dit bij het onderzoek naar de ordening binnen de spoorsector te betrekken.

Overigens ligt het aandeelhouderschap van NS bij de minister van Financiën. Ik zal dit ministerie in dit onderzoek betrekken.

Ten aanzien van het tweede deel van de motie hecht ik eraan aan te geven dat de toekomstige positionering van TLS op een zorgvuldige en behoedzame wijze met de aandeelhouders moet worden uitgewerkt. Bij het maken van de afweging ten aanzien van TLS staan de publieke doelen centraal. Mocht ik voornemens zijn aandelen te verwerven dan zal ik dat vanzelfsprekend met uw Kamer overleggen.

### **Bewaartermijnen reisgegevens OV-chipkaart**

*Motie nr. 490 van de leden Aptroot en Verhoeven*

Bij deze motie wordt verzocht om de bewaartermijn van de individuele reisgegevens te beperken tot drie maanden (tenzij de ov-chipkaarthouder zelf kiest voor een langere bewaartermijn), teneinde de privacy van reizigers te beschermen tegen gebruik voor commerciële doeleinden en het bewaren van gegevens door vervoerders zonder noodzaak daartoe (Kamerstuk 23 645 nr. 490).

Ik acht het van groot belang dat de privacy van de reizigers goed gewaarborgd is. Omdat ik zelf geen bevoegdheden heb met betrekking tot de bewaartermijnen heb ik de motie voorgelegd aan de openbaar vervoerders, TLS en het College Bescherming Persoonsgegevens (CBP).

Conform de Wet bescherming persoonsgegevens mogen de vervoerders en TLS transactiegegevens alleen bewaren voor zover dat noodzakelijk is voor hun bedrijfsvoering. Het CBP ziet toe op de naleving hiervan door het uitvoeren van onderzoek, het maken van aanvullende afspraken en het zonodig opleggen en innen van een dwangsom.

De vervoerbedrijven en TLS hebben medio 2011, na intensief overleg met alle mogelijke betrokken partijen, zoals consumentenorganisaties, het ministerie van Financiën, de Belastingdienst en VNO-NCW, de maximale bewaartermijn voor servicedoeleinden teruggebracht van 24 naar 18 maanden. In reactie op de motie heeft de sector aangegeven aan deze maximale termijn te willen vasthouden met het oog op serviceverlening aan de reiziger en eigen bedrijfsprocessen. Het CBP heeft in haar brief (zie bijlage)\*) aangegeven geen bezwaar te hebben tegen verkorting van de bewaartermijnen uit oogpunt van privacy, maar ziet op basis van haar onderzoeken naar bewaartermijnen bij OV-bedrijven geen aanleiding om kortere bewaartermijnen af te dwingen. Overigens onderstreept het CBP in haar brief uitdrukkelijk dat gedetailleerde reisgegevens nimmer gebruikt mogen worden voor commerciële doeleinden, tenzij de reiziger daar expliciet toestemming voor geeft. Aangezien het CBP hier de bevoegde instantie is, kan ik hier verder geen afdwingbaar resultaat op bereiken.

Hoewel ik op basis van het voorgaande geen uitvoering kan geven aan de motie Aptroot/Verhoeven, ben ik ervan overtuigd dat met de gemaakte afspraken en het toezicht daarop door het CBP de privacy van de reiziger goed wordt gewaarborgd.

### **Contractuele relatie consultant**

Naar aanleiding van publicaties in de Telegraaf eind maart 2012 over vermeende miljoenenfraude bij de Amsterdamse stadsvervoerder GVB heeft de Raad van Commissarissen van het GVB besloten tot een onafhankelijk feitenonderzoek. Zoals ik in mijn brief van 11 april jl. aan uw Kamer heb gemeld, is de ontstane situatie voor mij aanleiding geweest om, hangende het onderzoek van het GVB, het contract van mijn ministerie met een in het artikel genoemde consultant op te schorten (Kamerstuk 23 645, nr. 497).

Het feitenonderzoek door het onderzoeksbureau is inmiddels afgerond en de Raad van Commissarissen heeft daaruit conclusies getrokken. De conclusie is dat er geen sprake is van fraude of van belangenverstrengeling. Een activiteit waarbij sprake was van schijn van belangenverstrengeling is destijds door het GVB afgehandeld. Op grond van beide rapporten en een gesprek tussen de consultant en mijn ministerie zie ik niet langer aanleiding om de uitvoering van het contract op te schorten. Op basis van het contract resteren nog 5 inzetbare werkdagen van de consultant.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

\*) Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer