

Vergaderjaar 2014–2015

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 591**

**VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 9 december 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 16 oktober 2014 overleg gevoerd met Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over **openbaar vervoer, OV-chipkaart en taxi**.  
(De volledige agenda is opgenomen aan het einde van het verslag.)

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Van Dekken

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

**Voorzitter: Van Dekken**  
**Griffier: Tijdink**

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

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

Aanvang 10.00 uur.

De **voorzitter**: Welkom bij dit algemeen overleg. Wij hanteren in eerste termijn een maximale spreektijd van vijf minuten per fractie, met twee interrupties. Ik moet streng zijn. Zo kennen de leden mij niet per se, maar dat heeft te maken met het eindtijdstip van 13.00 uur en met het feit dat de Staatssecretaris vanaf 13.30 uur in de plenaire zaal moet zijn.

De heer **De Rouwe** (CDA): Wat mij betreft mag het ook één interruptie zijn. Ik wil namelijk liever twee termijnen in dit AO dan een schriftelijke ronde omdat we uitlopen.

De **voorzitter**: Ik vind dat een uitermate goed voorstel, maar dat spreekt vanzelf.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dan heb ik liever vier minuten spreektijd en de mogelijkheid tot twee interrupties.

De **voorzitter**: Dat gaan we niet doen, want ieders spreektijd is hierop al afgestemd.

De heer **De Rouwe** (CDA): Nou, ...

De **voorzitter**: Nee, dat gaat niet. Ik zou het voorstel van de heer De Rouwe willen honoreren. Vijf minuten spreektijd en één interruptie in eerste termijn.

Ik heet de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu natuurlijk van harte welkom en ook haar ambtelijke staf, de mensen op de publieke tribune en de mensen die het debat volgen via internet.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. De directeur van de NS heeft onlangs via De Telegraaf laten weten dat ook hij de ov-chipkaart achterhaald vindt. Je moet toch ook met twee kinderen gemakkelijk kunnen in- en uitchecken als je met de trein gaat, zeker als er poortjes staan? De ov-chipkaart wordt ingehaald door nieuwe technieken, bijvoorbeeld een app op de mobile telefoon of het in- en uitchecken met de bankpas. Deze verdienen ruime toepassing, in lijn met een eerdere motie van de VVD en de ChristenUnie. Wij willen nog een stap verder gaan en inzetten op gebruikersgemak bij de bestaande ov-chipkaart. Die geldt nu te veel als een hindermacht in plaats van een faciliterend iets om in het openbaar vervoer te kunnen stappen. De vervoersbedrijven staan nog te veel met de rug naar de reiziger, in plaats van de reiziger te faciliteren. Mensen moeten gewoon gemakkelijk van A naar B kunnen, ook met het openbaar vervoer, en dat is nu niet het geval. De vervoerder weet wel hoe de reiziger is gereisd, maar de reiziger kan zelf maar moeilijk aan een overzicht komen van wat hij zelf heeft gereisd in een bepaalde maand. De kern van mijn boodschap is dat we de ov-chipkaart moeten doorontwikkelen. De ontwikkelingen staan nu al veel te lang stil. Binnen nu en een paar maanden moet er een plan van aanpak komen waarin de volgende

zaken worden doorgevoerd. Een aantal zaken kunnen misschien ook voor 1 juli worden ingevoerd, zo heeft de directeur van de NS laten weten. Het vooraf opladen van de ov-chipkaart zorgt voor veel ongemakken. We moeten overschakelen naar een systeem van reizen op rekening, waarbij je maandelijks een overzicht krijgt van wat je hebt gereisd, vergelijkbaar met hoe het gaat in de telefonie. Dit kan al in Rotterdam, dus dat moeten we gewoon verder gaan uitrollen. Ook moet er snel een single check-in/check-out (CiCo) komen in plaats van het paaltjeswoud van nu, dat ervaren wordt als een hindernis. Gelukkig is er al een pilot gaande op de Valleilijn. Laten we bekijken hoe we die zo goed en zorgvuldig mogelijk kunnen uitrollen. Ook daar hecht ik aan. De Oyster Card in Londen is ook een mooi voorbeeld. Die geeft automatisch het goedkoopste product als je veel reist. De VVD wil dat de ov-chipkaart deze mogelijkheid op termijn ook gaat bieden. Ten tijde van de papieren kaartjes kon je twee verschillende kaartjes halen: een zonder korting en een met korting na 9.00 uur. Met de ov-chipkaart kan dat niet meer. We moeten ook bekijken hoe we dit in de toekomst mogelijk kunnen maken.

Hoe kunnen we arrangementen bedenken voor toeristen om gemakkelijk te reizen met de ov-chiptechniek? Toeristen kunnen moeilijk wegwijzen worden in de huidige systematiek. Op Schiphol zou eigenlijk een automaat moeten staan waaruit je een ov-kaart kunt trekken waarmee je voor een zelf te bepalen aantal dagen onbeperkt kunt reizen. Dat nodigt ook uit om in Nederland op reis te gaan. Dit geldt trouwens ook voor mensen die af en toe met het openbaar vervoer reizen. Hoe kunnen we het ook voor deze groep mensen aantrekkelijker maken? Abonnements moeten door het hele openbaar vervoer heen geldig zijn. Er moeten meerdere aanbieders mogelijk zijn, waaronder ook zakelijke-kaartaanbieders. Je moet bij wijze van spreken bij je kaartje voor het Rijksmuseum een treinkaartje kunnen krijgen. De ov-betaalmarkt moet voor nieuwe toetreders gemakkelijk toegankelijk zijn. Daarop moet de afstemming gericht zijn. Aanbieders kunnen kilometers inkopen bij vervoerders en mobiliteitsabonnements aanbieden die breder zijn dan het vervoer bij één vervoerder. De afstemming moet dus gaan om de techniek en niet om de inhoud of de prijs, anders zal de markt op slot raken. De hoogte van de tarieven blijft wat ons betreft een verantwoordelijkheid van de vervoerders. Ik zie hierin bovendien een rol weggelegd voor het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB), waarbij alle vervoerders zijn aangesloten. Hoe zit het in dit verband met contracten die door de NS eenzijdig zijn opgezegd? Is het ook de bedoeling dat het NOVB dit gaat doen? Moet er dan niet een redelijke overgangstermijn komen? En wat is in dezen een redelijke overgangstermijn? Ik vraag de Staatssecretaris om in te grijpen zodat zakelijke dienstverleners hun dienstverlening kunnen continueren. We moeten ruim denken in dezen, want er passen meerdere vormen van mobiliteit binnen het aanbod van een mobiliteitskaart, waaronder de deelauto en de deelfiets.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dit was in hogesnelheidstreintempo een hele serie aan goede suggesties, maar mijn grote vraag is: wie is nu precies «we»? Wie is er eindverantwoordelijk voor deze hele VVD-waslijst, waarvoor ik inhoudelijk echt wel iets voel en waarvoor ik niets wil afdingen?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Daar hebben we gisteren al zijdelings over gesproken bij het bespreken van de concessie. Hoe gaan we regelen dat we de ov-chipkaart inderdaad kunnen doorontwikkelen? Moeten we dat regelen in de concessie? Mevrouw Dik-Faber vroeg het gisteren ook al. Ik heb toen ook andermaal aan de Staatssecretaris gevraagd hoe we dit gaan regelen. Hoe gaan wij regelen dat een ov-chipkaart inderdaad meer het gebruikersgemak van de reiziger dient? Toen heb ik ook begrepen dat de Staatssecretaris op basis van de Wet personenvervoer 2000 doorzettingsmacht kan krijgen in dezen. Volgens mij moeten we dus via het

NOVB waarborgen dat de vervoerders dit gezamenlijk gaan oppakken. De Kamer heeft in dezen via de Staatssecretaris een controlerende rol. Wij zullen dit verzoek, deze waslijst, dan ook bij het NOVB neerleggen. Ik ben blij dat ik op de steun van het CDA kan rekenen. Ook hebben we een doorzettingsmacht in de persoon van de Staatssecretaris.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat je doorzettingsmacht hebt, wil niet direct zeggen dat je ook eindverantwoordelijk bent. Ik wil graag duidelijke taal van de VVD. De VVD heeft de afgelopen dagen geroepen dat het allemaal voor 1 juli geregeld moet zijn. Ik weet niet of dat mogelijk is. Ik heb gisteren ook kennisgenomen van het rapport van de tijdelijke commissie ICT-projecten bij de overheid onder leiding van de heer Elias. Hij zegt in dat rapport ook indirect: politici willen van alles en noemen allemaal dingen die moeten, maar in de uitvoering loopt het helemaal spaak. Ik wil hier dus gezond kritisch naar kijken en ik vraag me af of het allemaal kan. Er zitten goede punten in de wensenwaslijst; daar is niks mis mee. Maar als het op 1 juli, de datum die de VVD gisteren zelf naar buiten bracht, niet geregeld is, is deze Staatssecretaris dan de eindverantwoordelijke? Of is daarvoor dan weer iedereen een beetje verantwoordelijk en dus eigenlijk niemand?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat is een heel goede vraag. De eindverantwoordelijkheid als systeemverantwoordelijke voor het openbaar vervoer ligt bij de Staatssecretaris. De heer De Rouwe maakte terecht een opmerking over het ICT-rapport dat gisteren naar buiten is gekomen; daar had ik ook iets over willen zeggen. Ik hecht eraan dat we dit heel zorgvuldig gaan doen. Wat er voor 1 juli zou kunnen worden ingevoerd, betreft bijvoorbeeld het paaltjeswoud. Dat is ook eerder gezegd door mensen in het openbaar vervoer zelf. We moeten dus bekijken welke onderdelen we voor 1 juli kunnen doorvoeren. De RET is bijvoorbeeld al bezig met het invoeren van het systeem van achteraf betalen. Dat is nu nog een pilot, maar dat is mogelijk. Blinden en slechtzienden hebben dat systeem gelukkig nu al. Dat gaat ook goed. We kunnen dus bekijken hoe we dat kunnen uitrollen, maar dat moeten we doen indachtig de aanbevelingen uit het ICT-rapport. Die zullen we hierbij dus nadrukkelijk moeten betrekken. Want inderdaad: laten we ons alsjeblieft hoeden voor fouten die in het verleden zijn gemaakt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik hoorde mijn VVD-collega zeggen dat de NS niet zomaar eenzijdig de toegang tot treinvervoer kan verbieden voor andere mobiliteitskaarten. Ik ben onder anderen benaderd door mensen die de kaart van Mobility Mixx en de XXI-mo-kaart gebruiken. Die ligt er per 1 mei 2015 gewoon uit, waardoor 200.000 kaarthouders die een deur-tot-deurarrangement hebben, opeens niet meer met de trein kunnen en de kaart waardeloos is. Hoe stevig wil de VVD dat de Staatssecretaris hierop ingrijpt?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat zijn de vragen die ik net gesteld heb. We moeten inderdaad bekijken hoe we daarvoor een overgangstermijn kunnen bedenken. Als het goed is, komen de aanbiedingen ook bij het NOVB vandaan. We moeten dus bekijken hoe we een overgangstermijn kunnen bedenken voor deze zakelijke mobiliteitsaanbieders, want ik vind het belangrijk dat er een breder aanbod ligt van zakelijke kaarten en abonnementen dan alleen die van de vervoerders. Die markt moet inderdaad open blijven voor nieuwe ontwikkelingen, want openbaar vervoer is in de toekomst breder dan alleen de bus en de trein. We kijken ook naar deelfietsen, deeltaxi's en noem maar op.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dit gaat niet om een toekomstige ontwikkeling, maar om een huidige opzegging per 1 mei 2015. Mijn partij

vindt dat de Staatssecretaris zich ervoor moet inspannen dat die ongedaan gemaakt wordt. Er waren drie soorten kaarten. Twee daarvan zijn nu opgezegd door de NS, die uitsluitend de NS-Business Card handhaaft. In onze optiek kan dat niet en moeten de andere twee kaarten ook kunnen blijven bestaan. Ik was benieuwd naar de positie van de VVD.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik herhaal: gesteld dat dit bij het NOVB komt te liggen, moeten we inderdaad kijken naar een overgangstermijn waarin deze abonneementhouders en de zakelijkekaartaanbieders overgaan van de NS naar het NOVB.

Ik stel hierover gelijk mijn vervolgvraag, voorzitter, gezien de tijd. Hoe staat het met het NOVB? Hoe staat het met de coöperatie die erachter zit en die aandeelhouder zou moeten worden van TLS (Trans Link Systems)? Schiet dat al op? Mevrouw Van Tongeren benoemt heel terecht het risico dat straks 100.000 abonneementhouders in de kou staan. Dat moeten we zien te voorkomen, dus we moeten vandaag een- en andermaal helder krijgen hoe het zit met het opzeggen van dit contract.

De **voorzitter**: Ik onderbreek u wederom, want de heer Bashir heeft ook een vraag voor u. Nogmaals, iedereen heeft één interruptie in eerste termijn.

De heer **Bashir** (SP): De huidige ov-chipkaart kan flink verbeterd worden. Dat komt doordat in het verleden onder andere door de VVD de keuze is gemaakt om deze slechte kaart op deze manier in te voeren. Ik heb in de afgelopen dagen in de kranten gelezen dat de VVD een grote mond heeft over de ov-chipkaart. Die moet afgeschaft worden of er moet iets anders voor in de plaats komen. Maar wat doen we dan met al die investeringen? Er zijn miljarden geïnvesteerd in deze ov-chipkaart, en nu pleit de VVD ervoor om met iets totaal nieuws te beginnen. Waarom heeft zij dit niet eerder bedacht?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik hecht eraan te benadrukken dat we de ov-chipkaart moeten doorontwikkelen. Dat heb ik ook in mijn woordvoering gezegd. Het huidige systeem is achterhaald. Het wordt ook ingehaald door nieuwe ontwikkelingen en technieken. Er is bijvoorbeeld een proef gaande met een app op de mobiele telefoon. In de toekomst kun je ook met je bankpas in- en uitchecken. Deze ontwikkelingen moeten we niet in de weg staan. De huidige ov-chipkaart is wat dat betreft aan een herontwikkeling toe. Ik wil hem dus niet vervangen, maar doorontwikkelen. Ik hecht eraan om dat te benadrukken. De huidige stand van zaken is inderdaad achterhaald; dat heb ik andermaal gezegd.

De heer **Bashir** (SP): Al de voorstellen die de VVD doet, doet de SP al jaren en niet als enige. Ook GroenLinks, de ChristenUnie, D66 en zelfs de PVV hebben plannen gelanceerd waar de VVD nu mee komt. Hoe geloofwaardig ben je als je al die tijd tegen die voorstellen hebt gestemd en daar nu zelf mee komt?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Volgens mij hebben wij daar in het verleden ook voor gestemd, maar ik ben blij dat deze voorstellen op brede steun kunnen rekenen. Ik heb dit zelf in het verleden ook voorgesteld en ik wil dat we nu een termijn gaan stellen. Wanneer gaan we dit onderzoeken? Wanneer kunnen we deze ontwikkelingen verwachten? Omdat we het er inderdaad al zo lang over hebben, wordt het tijd dat we met elkaar gaan bekijken hoe we deze vernieuwing kunnen uitrollen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik hoor de VVD heel goede dingen zeggen over het eenmalig in- en uitchecken, namelijk aan het begin van de reis en aan het eind van de reis, en over het openen van de

ov-chipbetaalmarkt. Dat is ook niet verbazingwekkend, want we hebben samen een ChristenUnie/VVD-motie ingediend die hiervoor pleit. Waarom wil de VVD nu niet doorpakken en hierover toch een bepaling opnemen in de concessie? Ik zie namelijk dat op dit moment precies het tegenovergestelde gebeurt. De NS stopt de kleine stappen die al zijn gezet richting de open betaalmarkt en contracten worden opgezegd. Ik heb er, eerlijk gezegd, weinig vertrouwen in. Nu is het moment. Waarom pakt de VVD niet door?

Mevrouw **De Boer** (VVD): We hebben daar gisteren inderdaad duidelijk over gesproken toen we over de concessie spraken. Wij hebben toen ook andermaal gevraagd waar we dit gaan regelen. Want ik ben het met mevrouw Dik-Faber eens dat we niet over een jaar moeten ontdekken: o, de concessie is vastgesteld en deze ontwikkelingen zijn niet mogelijk; we hadden het in de concessie moeten regelen. Die vraag speel ik ook door naar de Staatssecretaris, want gisteren heb ik begrepen dat ...

De **voorzitter**: Dat mag u doen, mevrouw De Boer, maar mevrouw Dik-Faber heeft voorsnog een vervolgvraag.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik wil nog even mijn zin afmaken, voorzitter.

De **voorzitter**: Dat mag, maar dan weet u dat die vervolgvraag eraan komt, ...

Mevrouw **De Boer** (VVD): Anders is het ook voor de mensen op de publieke tribune niet duidelijk.

De **voorzitter**: ... voordat u zou doorgaan met uw betoog. Maar dat is niet het geval. Stelt u uw vraag.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik denk dat we allemaal hetzelfde willen, namelijk de ov-chipkaart doorontwikkelen, want dat is goed voor de reiziger. De vraag is: waar regelen we dit? Hebben we geen kansen gemist als we vanmiddag in de plenaire zaal de concessies gaan vaststellen? Dat heb ik gisteren ook andermaal gevraagd aan de Staatssecretaris. Ik heb begrepen dat we in de Wet personenvervoer het een en ander kunnen regelen. De Staatssecretaris is vanuit haar functie ook systeemverantwoordelijke in het openbaar vervoer, dus via de Staatssecretaris kan de Tweede Kamer dit soort dingen ook aankaarten. Dat heb ik gisteren begrepen. Ik vraag de Staatssecretaris echter om nog een keer te bevestigen dat wij dit via de Wet personenvervoer kunnen regelen en het niet per se via de concessie hoeft, want ik wil geen kansen mislopen op dit gebied. In de concessie hebben we ook maar te maken met één vervoerder, terwijl we dit met alle vervoerders moeten regelen.

De **voorzitter**: Dit was geadresseerd aan de Staatssecretaris. Mevrouw Dik-Faber stelt nu haar vervolgvraag.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Het is inderdaad belangrijk om dit met alle vervoerders te regelen, maar nu spreken we toch over de concessie van de belangrijkste vervoerder in ons land, de NS. Laten we geen kansen verloren laten gaan en dit wel in de concessie regelen. We zijn hierover al zes jaar met elkaar aan het praten en er worden minimale stappen gezet. Iedere keer wordt er verwezen naar het NOVB. De ChristenUnie is daar wel een beetje klaar mee. Er moeten nu echt stappen worden gezet. De kans is er nu. Ik hoor mevrouw De Boer zeggen dat zij een en ander voor 1 juli geregeld wil hebben. Dan vraag ik mij af: gaat dat lukken, aangezien wij hierover al zes jaar aan het praten zijn? Gaat dat lukken als wij dit nu niet klip-en-klaar in de concessie zetten?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb daar zonet ook al antwoord op gegeven. We moeten bekijken wat er voor 1 juli haalbaar is. Van vervoerders heb ik begrepen dat bepaalde dingen voor 1 juli haalbaar zijn. We moeten dus komen met een stappenplan. In dat kader ben ik ook heel benieuwd waarom het zo lang duurt. Ik ben ook benieuwd naar de stappen die worden gezet binnen het NOVB. Zitten alle vervoerders daar aan tafel? Hebben alle vervoerders hun handtekening gezet voor de coöperatie die aandeelhouder wordt van TLS en waaraan alle vervoerders zouden deelnemen? Ik ben ook heel benieuwd naar die ontwikkelingen. Anders blijven we inderdaad stilstaan. Ik ben bang dat de onderhandelingen over TLS en de coöperatie nog steeds in de weg staan aan de doorontwikkeling van de ov-chipkaart. Dat is volgens mij de reden waarom die al zo lang stilligt. Ik wil daar opheldering over van de Staatssecretaris. Hoe staat het hiermee? Anders weet ik zeker dat we hier op 1 juli weer zitten en er nog niets is gebeurd. We willen in feite ook allemaal hetzelfde.

De **voorzitter**: U vervolgt uw betoog. U hebt nog één minuut.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Een bewijs dat het systeem achterhaald is, is bijvoorbeeld het e-ticket. Dat is gemakkelijk te omzeilen bij de conducteur, zo is vorige week gebleken. Het is een teken dat het systeem niet goed is uitontwikkeld. Ik kan immers wel het vliegtuig in komen met mijn mobiele telefoon met daarop een code, maar ik kan niet eens in de trein komen zonder dat ik door een paaltjeswoud moet.

Ook wil ik helder hebben van de Staatssecretaris dat we geen schadeclaim van de NS aan de broek krijgen op het moment dat we onze wensen neerleggen als we vanmiddag gaan stemmen over de concessie. Dat benadruk ik andermaal.

Ik neem even een paar stappen in mijn woordvoering, voorzitter, want ik denk dat ik nog maar één minuut heb.

Een proef met snelwegbussen kostte 10,6 miljoen euro. De proef had 471 deelnemers, waarvan de helft met de snelbus verder gaat reizen. Dat is wel erg veel geld voor 250 deelnemers. Hier moeten we dus echt mee stoppen. Het effect op de files is niet te meten en het aantal deelnemers is veel te klein. Particuliere initiatieven met het laten rijden van touringcars tussen steden lijken meer perspectief te bieden dan door de overheid gesubsidieerde mogelijkheden, getuige ook de internationale buslijn tussen Brussel en Düsseldorf die door Arriva is opgezet. Internationaal busvervoer mag één station aandoen. In Duitsland rijden private bedrijven met succes tussen treinstations heen en weer. Daar is de markt voor bussen geliberaliseerd. Als we dus meer willen met busvervoer, moeten we ook hiernaar durven kijken. Wat zijn hiervoor de mogelijkheden? Ik maak weer een stapje in mijn woordvoering en kom op de taxi's.

De **voorzitter**: Mevrouw De Boer, u bent over uw spreektijd heen. Ik wil graag dat u een laatste zin uitspreekt.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik rond af met één zin. Zou het initiatief van Uberpop kunnen worden meegenomen in de evaluatie van de Taxiwet?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ik begin met een compliment. Het heeft veel te lang geduurd, maar nu is er dan toch een kaart geregeld voor blinden en slechthorenden, zodat zij kunnen reizen. We hebben die mensen met hun hulphonden hier heel vaak in de zaal gehad. Ik hoop dat dit in de toekomst niet meer nodig is en dat zij, in plaats van in deze zaal, rustig in de trein kunnen zitten. Daarvoor geef ik dus een compliment.

Ik hoor bij de VVD voortschrijdend inzicht. Dat is altijd fijn. Er zijn ook meerdere moties van GroenLinks geweest waarin een aantal van de dingen gevraagd werd waar de VVD nu gelukkig ook voor is. Wel heb ik

nog de vraag of de VVD dan ook bereid is om voor zo'n snelle verbetering van de ov-chipkaart wat geld uit te trekken. Of moet dat door de reiziger opgebracht worden? Misschien kan mevrouw De Boer die vraag in tweede termijn beantwoorden.

Ik heb een serie vragen over de ov-chipkaart. Hoe anoniem is de anonieme ov-chipkaart? Volgens mijn informatie zit daarin namelijk een herleidbare code, zodat bekeken kan worden wie de kaart waar gekocht heeft en hoe ermee wordt gereisd. Komt er een mogelijkheid voor de ov-chipkaarteigenaar om zijn of haar eigen reisgeschiedenis te wissen? Of wordt die reisgeschiedenis tot in de eeuwigheid bewaard? Zelfs bij Google kun je met enige moeite je zoekgeschiedenis wissen. Je mag nu dingen van Google af halen, maar je eigen reisgeschiedenis is straks nog beschikbaar voor je kleinkinderen.

De Consumentenbond heeft berekend dat je met een retourtje Emmen-Venlo twaalf keer in en uit moet checken. Ik wil graag weten wanneer dat afgelopen is. Jaartrajectkaarthouders die buiten hun traject reizen, lukt het vaak niet om dat te doen, ondanks het feit dat zij substantiële tegoeden op hun kaart hebben staan. Wat kunnen we daaraan doen? Iets waaraan ik mij zelf ook erger, is het volgende. Als je een volledig betaald abonnement op treinvervoer hebt, kun je toch een boete krijgen als je niet bent ingecheckt. Dat lijkt mij totaal onzinnig, en als er straks gesloten poortjes zijn, moet je vanzelf al inchecken. Kan de Staatssecretaris uitleggen waarom het nodig is dat je, nadat je volledig betaald hebt, alsnog beboet kunt worden omdat je niet bent ingecheckt? Wie betaald heeft, behoort geen bekeuring te krijgen. Ik noem ook de defecte incheckpalen, waardoor mensen toch in de trein terechtkomen zonder ingecheckt te zijn. Net als de VVD wil GroenLinks concrete afspraken over wat er op welke termijn klaar is, en liefst echt alleen wat haalbaar is.

GroenLinks wil ook dat de 16 miljoen euro van mensen die vergeten uit te checken, niet door de NS als cadeautje worden gegeven aan gezinnen die dan gratis met hun kinderen kunnen reizen. Dat geld moet terug naar de reiziger. Daar moet ook de NS zich harder voor inspannen.

De 60-plussers hebben mij gemaïld dat hun keuzedagen niet op papier kunnen. Zij moeten dus eerst een ov-chipkaart aanschaffen, waar € 20 op moet, om hun keuzedagen te krijgen. Klopt dat? Als dat zo is, is het weer een extra obstakel voor 60-plussers om hun keuzedagen te gebruiken. Dan kom ik op de Taxiwet. GroenLinks vindt aansluitend vervoer nodig met bijvoorbeeld fiets, lopen, bus, tram, pont, maar ook met een aansluitende taxi. Wat is het tempo waarin taxi's overstappen op elektrisch vervoer? Taxi's rijden vooral in binnensteden en de luchtkwaliteit in een flink aantal van onze binnensteden laat te wensen over. Wat wil de Staatssecretaris doen om de overstap te faciliteren? Wat is het tempo daarvan? Ik begrijp dat er lichte verbetering zit in de kwestie van de hulphonden, maar dat het nog steeds regelmatig niet lukt. Kan de Staatssecretaris iets vertellen over het tempo? Wat gaat zij doen om ervoor te zorgen dat de hulphonden met enthousiasme, beleefdheid en service in een auto worden toegelaten? Ik ben overigens heel benieuwd hoe Uberpop tegen de hulphond aankijkt. Dat zou weleens een andere reden kunnen zijn waarom deze concurrerende taxidienst het goed gaat doen. Daarnaast valt een service als Uberpop naar de mening van GroenLinks prima binnen de doelstelling van de taxiwet. Hoe gaat de Staatssecretaris er, mede met de Minister van Economische Zaken, voor zorgen dat nieuwe toetreders tot de markt kunnen innoveren en dat dit op een ordentelijke wijze gebeurt? We willen niet weer vechtpartijen tussen taxichauffeurs op straat, maar het kan ook niet zo zijn dat er gezegd wordt: er is absoluut niets nodig aan innovatie. De klanttevredenheid op de taximarkt is namelijk niet superhoog, getuige bijvoorbeeld het klachtenmeldpunt taxivervoer in Amsterdam. De belangrijkste klachten gaan over gedrag, punctualiteit, rijstijl en tarief. Je kunt je nauwelijks voorstellen waaraan een taxichauffeur dan nog meer zou moeten voldoen. Kan de



Amsterdamse aanpak van een meldpunt misschien landelijk worden uitgerold? Kan de Staatssecretaris dat bevorderen?  
Voorzitter, u kijkt naar mij met een blik alsof mijn tijd op is.

De **voorzitter**: Dat is absoluut zo.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dan houd ik het hierbij.

De **voorzitter**: U hebt nog wel een vraag van mevrouw De Boer.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik hoor heel veel wensdenken, maar ik hoor niet hóé. Ik hoor ook geen concrete voorstellen. De Staatssecretaris gaat wettelijk regelen dat de blindengeleidehonden in de taxi moeten worden toegelaten. Dat punt heeft mevrouw Van Tongeren misschien gemist, maar dat wordt geregeld. Dat is dus heel positief.  
Ik hoor haar ook zeggen dat Uberpop binnen de taxiwetgeving past. Nu is de VVD voor een versoepeling van de taxiwetgeving. We moeten bekijken hoe nieuwe, innovatieve toepassingen wel mogelijk kunnen zijn. Alleen maakt Uberpop bijvoorbeeld ook gebruik van chauffeurs die geen belasting betalen, en van chauffeurs die geen vergunning hebben. Vindt GroenLinks dit binnen de huidige taxiwetgeving passen?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Misschien heeft mevrouw De Boer in mijn betoog het woordje «doelstelling» gemist. In de Taxiwet staat duidelijk waarom wij die Taxiwet hebben. Daarin staan twee zinnen waaruit blijkt dat het doel ook is om aansluitend vervoer te verzorgen op een klantvriendelijke en betaalbare manier. Een paar van dat soort termen staan bovenaan in de Taxiwet. Daarbinnen past Uber. Dat er verder in de regeling wellicht een en ander aangepast moet worden, klopt, en iedereen in Nederland is gewoon verplicht om inkomstenbelasting te betalen als dat nodig is. Dat geldt voor taxichauffeurs, dat geldt voor Kamerleden, dat geldt voor iedereen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik ben blij dat mevrouw Van Tongeren aangeeft dat het belangrijk is dat iedereen die werkt, belasting betaalt in Nederland. Ik constateer namelijk dat dit bij Uberpop even niet het geval is geweest. Nu wordt er gelukkig gehandhaafd, maar er wordt dus rondgereden zonder vergunning en er wordt geen belasting betaald. Ik hoorde mevrouw Van Tongeren zeggen dat zij dat prima vond. Maar goed, ik hoor nu dat ook mevrouw Van Tongeren eraan hecht dat er belasting wordt betaald.

De **voorzitter**: Ik hoor geen vraag.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik wil wel graag even reageren, want ik heb gezegd: binnen de doelstellingen van de Taxiwet past een concept als Uber. Ik kan begrijpen dat mevrouw De Boer niet het hele pleidooi van GroenLinks bij de begrotingsbehandeling van Economische Zaken heeft gevolgd, maar daarin hebben wij een tienpuntenplan voor de deeleconomie gelanceerd. Daarin staat bijvoorbeeld ook taxivervoer, en hotelovernachtingen versus Airbnb en welke regulerende taak de regering daarin moet oppakken. Dat was daar ...

De **voorzitter**: Genoeg uitwisseling van standpunten van beide partijen. Het woord is aan de heer Bashir.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De SP-fractie is blij dat er wat verbeteringen komen in de ov-chipkaart, al vindt zij dat heel langzaam gaan. Wij vinden eenmalig inchecken en eenmalig uitchecken bijvoorbeeld een

goed uitgangspunt. Nu wordt daarmee een proef gestart. Hoelang duurt het voordat deze proef geen proef meer is, maar landelijk is doorgevoerd? Wij hadden liever de Viziriskaart willen behouden voor blinden en slechtzienden. Nu komt de Staatssecretaris met een oplossing, wat wij overigens positief vinden, maar we hadden liever gehad dat deze doelgroep niet zo lang in onzekerheid had moeten verkeren. Ik doe dus een appel aan de Staatssecretaris. Laten we voortaan vooruitkijken in plaats van mensen in onzekerheid brengen.

Het is de SP-fractie nog niet geheel duidelijk hoe er wordt omgegaan met de langeafstandskorting wanneer er verschil is in opstaptarief. Als je dan van A naar B reist, moet je een ander tarief betalen dan als je van B naar A reist. Kan er hiervoor een oplossing komen?

Dan kom ik op de poortjes. Wij delen het standpunt van de Staatssecretaris dat we die poortjes, nu we ze overal in het land hebben neergezet en er veel geld aan kwijt zijn, ook moeten gebruiken, anders dan de heer Hoogland onlangs heeft geopperd. Wij vinden het wel vreemd dat de lokale volksvertegenwoordiging niets te zeggen heeft over het moment waarop de poortjes definitief dichtgaan. Dit debat hebben we gisteren ook gevoerd. Hier moet een oplossing voor komen. Ik kom daarvoor ook met een motie.

Dank voor de reactie op de vragen van de SP over het ontbreken van abonnementen voor internationale trajecten. Alleen is het grensabonnement geen oplossing, zoals de Staatssecretaris oppert, omdat de NMBS geen grensabonnementen meer heeft. Iemand die bijvoorbeeld van Antwerpen naar Den Haag reist, moet dus op dit moment het stuk tussen Roosendaal en de grens dubbel betalen als hij gebruikmaakt van de grensabonnementen. Ons voorstel is heel eenvoudig. Maak internationale abonnementen mogelijk, zodat de mensen daarvan gebruik kunnen maken. Wij krijgen hierover vaak klachten van forenzen.

De SP-fractie vindt het een grote blunder dat er nog steeds € 1 extra betaald moet worden voor een eenmalige, losse ov-chipkaart. Hiermee creëren we onnodig veel kritiek, ook op het verdwijnen van het treinkaartje. Dit hadden we kunnen voorkomen, want € 1 is een drempel om gebruik te maken van openbaar vervoer. En als je kinderen hebt of met een groep reist, zijn het extra veel onnodige kosten. Dit maakt het openbaar vervoer niet aantrekkelijk. Is de Staatssecretaris bereid om hier iets aan te doen en gewoon te stoppen met die ene euro, die eigenlijk ook niet zo veel is?

Het is zeer positief dat extra wordt ingezet op park-and-ride (P+R). Dit is dé manier om steden bereikbaar te houden. Deze inzet wordt gepleegd binnen het daarvoor gereserveerde budget. Is dit budget volgens de Staatssecretaris toereikend om aan alle ambities te kunnen voldoen? Of zijn er zaken waarvoor eigenlijk extra budget nodig is om tot een nog betere P+R-voorziening te kunnen komen? Zo zijn veel P+R-locaties ontoereikend om aan de vraag te kunnen voldoen. Op welke termijn zullen deze problemen tot het verleden behoren? We zijn overigens verbaasd over het voorstel van de gemeente Rotterdam om parkeergeld te gaan heffen op P+R-locaties zoals Kralingse Zoom en Capelsebrug. Daarmee wil de gemeente blijkbaar de gemeentelijke begroting op orde brengen, maar dit zorgt er natuurlijk voor dat P+R-locaties onaantrekkelijk worden en de steden dus onbereikbaar. Kan de Staatssecretaris in overleg treden met de gemeente om dit op te lossen?

Ik sluit af met de taxi's. Het is positief dat de Staatssecretaris het opneemt voor de blindengeleidehond en zijn baasje, zodat deze hond ook mee kan in de taxi. Het roept bij ons wel vragen op over de handhaving. Wij hebben de indruk dat er traag wordt gehandhaafd. Dit zien wij bijvoorbeeld ook bij Uberpop. Wij zijn voor innovatie en vinden Uberpop een geweldige innovatie, waardoor een heleboel mensen blij gemaakt kunnen worden met een snelle taxi. Alle bestaande regels die voor taxichauffeurs gelden, moeten echter ook voor Uberpopchauffeurs gelden. Als we dan

zien dat de inspectie pas na maanden optreedt en de snorders onder de Uberpopchauffeurs aanpakt, vinden we dat heel traag. Wij willen dat de Staatssecretaris ervoor zorgt dat Uber zich ook aan de regels houdt die we in dit land hebben. Ook vinden wij dat de Uberpopchauffeurs belasting moeten gaan betalen. Kan de inspectie dus optrekken met de Belastingdienst om te bekijken hoe de niet-geïnde belastinginkomsten alsnog geïnd kunnen worden?

Wij kijken er overigens van op dat Uber bij voorbaat al zegt: wij willen ons niet aan de regels houden; jullie gaan de wet maar aanpassen en wij gaan door met de regels niet serieus nemen, waardoor ...

De **voorzitter**: Mijnheer Bashir, ik moet u onderbreken. U moet echt afronden.

De heer **Bashir** (SP): Oké, voorzitter. Ik zal afronden met één zin. Uberpop is een geweldige innovatie, maar moet zich wel houden aan de wet- en regelgeving die we in dit land hebben.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ook van mijn kant waardering voor de initiatieven voor blinden en slechtzienden van met name de Staatssecretaris, maar ook van de NS en de andere vervoerders en de mensen die het betrof. Het is ontzettend mooi dat er nu een oplossing ligt. Er is door deze Kamer een paar keer gegromd en er is vanuit de zaal een paar keer gegromd. Ik zie dat die viervoeters er op dit moment niet meer zijn, dus waarschijnlijk is het heel goed opgelost. Ik vind het fijn dat we toch in een redelijk tempo tot een goed resultaat zijn gekomen.

Over de ov-chipkaart is heel veel gezegd. ik heb de stukken nog eens nagelezen, en de kernfout van de ov-chipkaart is dat die is ontwikkeld voor en door de ontwikkelaars zelf, dus voor de bedrijven zelf, en niet met het oog op de consument. We hebben nog steeds te maken met een imagoprobleem, hoewel 80% van de ov-chipreizigers de kaart gewoon een 7 geeft. Volgens mij is dat een keurig getal. Ik maak er zelf ook graag gebruik van. Hij werkt over het algemeen goed. Als je zelf oplet, gaat het eigenlijk altijd goed. Maar goed, een foutje is menselijk; dat kan gebeuren. Mij valt op dat nog steeds 90% van de mensen zijn geld niet terugvraagt als er een foutje is gemaakt. Daar zouden we toch wat meer de vinger op moeten leggen. Er blijft 16 miljoen hangen. Dat geld is niet van de vervoerders maar echt van de reiziger. Wij vragen de Staatssecretaris om in het NOVB te agenderen dat er een automatische melding komt bij een verkeerde transactie. Nu moeten mensen er zelf maar achter komen dat er iets fout is gegaan. Op het kaartje zelf kun je dat niet zien; daar zijn veel handelingen voor nodig. Wij zouden dat willen omdraaien, net als in Italië. Daar krijgt men automatisch een alarmering bij een verkeerde transactie en kan men zelf even actief bekijken wat er aan de hand is.

Op TLS is veel gemopperd. Dat is een privaat bedrijf. Juist omdat het daar fout is gegaan, omdat men dacht vanuit de producent en niet vanuit de consument, ben ik toch even kritisch over TLS en de coöperatie. Die coöperatie komt eraan en wij steunen het gedachtegoed erachter, wat inhoudt dat iedereen meedoet. Opnieuw doet echter niet iedereen mee. Opnieuw zijn het alleen de vervoerders. Hoe ziet de Staatssecretaris, ook bij de nieuwe chipkaart, de rol van de consumenten? Gaan we die weer vergeten? Maken we weer de klassieke fout waardoor we vandaag nog steeds mopperen op de kaart? De stelling van het CDA is: opnieuw worden de consumenten vergeten. Zij zitten niet in TLS en zij zitten niet in de nieuwe ov-chipkaart. Het zijn weer uitsluitend de bedrijven die de nieuwe kaart ontwikkelen. Daar gaan we opnieuw mee de fout in. Ik krijg daarop graag een reactie van de Staatssecretaris.

Dan kom ik op de taxi's. De TTO (Toegelaten Taxi Organisatie) wordt geëvalueerd, maar we weten dat die al redelijk voldoet. Maastricht wil namelijk heel graag toegang tot de TTO-mogelijkheden. Ik doe opnieuw

een oproep om die stad toe te laten. Den Bosch wil dat ook. Tegelijkertijd zien we ontwikkelingen als Uberpop, waarop kennelijk handhaving heeft plaatsgevonden en jurisprudentie komt. Het CDA vraagt de Staatssecretaris om in de evaluatie die nu start, de huidige ontwikkelingen mee te nemen. De TTO ziet er volgens mij goed uit, maar geef nieuwe ontwikkelingen alsjeblieft een kans, in een gelijk speelveld. Dat is het uitgangspunt en voor ons een ijkpunt.

De Waddeneilanden worden geconfronteerd met zomers waarin er ineens allemaal Amsterdamse taxichauffeurs rondrijden die daar een redelijke boterham verdienen. In de winter is er echter helemaal niemand. De lokale gemeenschap heeft daar last van, omdat een taxiorganisatie die dan ook rijdt, niet te houden is. Is het mogelijk om op de Waddeneilanden ruimte te creëren om via een concessie een lokale organisatie de ruimte te geven om zowel in de zomer als in de winter te kunnen rijden zonder cherrypicking, analoog aan de concessie dienstverlening? Zo kan ook in de winter de dienstverlening op gang gehouden worden.

Mede namens mijn gezin met vier jonge kinderen onder de twaalf, zeg ik dat het een uitstekende ontwikkeling is dat kinderen voortaan gratis mee mogen reizen. Volgens mij moet ik de NS daarvoor bedanken. Ik ben weleens wat mopperig op de NS en dat zal ik ook blijven, want het is een staatsbedrijf met een monopolie, maar dit zijn ontwikkelingen waarvan wij zeggen: yes, ga daarmee door! Laten wij daar met zijn allen gebruik van maken.

Ik heb nog een allerlaatste opmerking, die ik was vergeten. Het CDA wil heel graag terugkomen op Kiwa. Kiwa is een vreselijke organisatie in de taxidienstverlening, met een monopoliepositie en ontzettend veel eigen bevoegdheden. Kiwa heeft een concessie voor onbepaalde tijd gekregen van Minister Schultz. Ik kondig hierover een nieuw debat aan, want ook nu blijkt weer dat taxichauffeurs horendol worden van deze monopolist.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Laat ik beginnen met het een na laatste punt van de heer De Rouwe, namelijk dat zijn kinderen gratis mee kunnen met de trein. Dat is hartstikke goed. Complimenten daarvoor. Ik heb daar meteen een vraag bij. De heer De Rouwe zei het ook al: als mensen vergeten uit te checken, willen we graag dat ze daarop geattendeerd worden. Daarover is ook een motie ingediend, die bijna Kamerbreed gesteund is. Als daarmee echter het bedrag omlaaggaat dat overblijft, kunnen dan de kinderen van de heer De Rouwe nog gratis met de trein? Want daar wordt het van betaald. Ik hoop van wel.

Ik vervolg met een aantal zaken die in de afgelopen tijd geregeld zijn, omdat we dat hier vaak vergeten. In de afgelopen week werden we geconfronteerd met de afschafcoalitie, nadat we de vorige keer de afknipcoalitie hadden gehad, die heel veel lijnen van het hoofdrailnet wilde afknippen en aan het buitenland wilde toebedelen. Eén ding was echter beter aan de afschafcoalitie: die deed zoals zij zelf heet en is snel weer uiteengevallen. Uiteindelijk was het geen afschaffen, maar moest het allemaal beter. Dat is dus een mooi einde van die coalitie.

Er zijn dus een aantal dingen gerealiseerd, bijvoorbeeld voor de visueel gehandicapten. Ik kan mevrouw De Boer verblijden met het feit dat je op Schiphol een kaartje kunt kopen waarmee je ook in Amsterdam kunt reizen. Dat heeft het GVB samen met de NS geregeld. Dat is niet helemaal de vraag die zij stelde, maar zulk soort initiatieven zijn er. Bij de RET kun je achteraf betalen. Er komt single check in/check out op de Valleilijn. De blindengeleidehond moet mee in de taxi, met misschien wel een instapservice van de Staatssecretaris zelf erbij, als we de suggestie van mevrouw Van Tongeren ter harte nemen. De tarieven bij het overstappen met één keer starttarief zijn geregeld. Tot slot is er nog een punt waarvan ik zelf wat minder vrolijk wordt. Dat is de € 2,50 die je moet betalen om je eigen geld terug te krijgen dat op de ov-chipkaart staat. Nu begreep ik deze week uit de beantwoording van mijn schriftelijke vragen dat de

Staatssecretaris dit in het NOVB aan de orde gaat stellen. Dat is goed, maar het blijft natuurlijk gek dat je, uit angst voor een soort parallel bankiersysteem, waarbij ik me trouwens niets kan voorstellen, geld moet betalen om het geld terug te boeken dat je zelf op je eigen ov-chipkaart hebt gestort. Bij het inmiddels af te schaffen chipsysteem op de bankpas kan dat ook gratis, met één druk op de knop. Het is nummertje 2 op de toetsen, geloof ik. Dat zijn een aantal goede dingen.

Over een aantal zaken hebben wij nog vragen. Dat is allereerst het geld terugkrijgen bij verkeerd uitchecken. De intentie van de motie-Hoogland was dat mensen daar actief op gewezen worden, dus bijvoorbeeld per e-mail of sms. Dat is nog niet gerealiseerd. Wil de Staatssecretaris zich daar ook voor inzetten?

In een andere aangenomen motie, over de ov-poortjes, wordt de regering gevraagd om met de gemeenten te overleggen over het dichtgaan van die poortjes en daarover binnen zes maanden te rapporteren. Die motie is op 26 maart aangenomen, dus er zou inmiddels een rapportage moeten liggen. Die is er nog niet. Wat is de stand van zaken hieromtrent? Volgt die rapportage nog? Misschien heb ik iets gemist, dat kan, want ik zie de griffier druk praten tegen de voorzitter. In dat geval: excuus.

De **voorzitter**: Er wordt inderdaad gezegd dat dit rapport er is, maar het kan zijn dat u daarvan nog geen kennis hebt genomen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik kom op de taxi's. Daarover is inmiddels veel gezegd door de andere sprekers, en dat dekt de lading wel zo'n beetje. Ik heb nog een aantal vragen. Uber is een bedrijf met een waarde van ongeveer 18,2 miljard euro. Dat vergeten we wel eens en dat had ik zelf ook niet meer op het netvlies, maar dat is een behoorlijk bedrag. Als ik dan hoor dat zij «heel innovatief» worden genoemd, denk ik: dat valt eigenlijk wel mee. Het is een soort carpool-plus. Je kunt meerijden. Vroeger kon dat op die plekken waar je langs de snelweg je auto kon parkeren en nu kan dat dan via de mobiele telefoon. What's new? Hun innovatie vindt wel enigszins plaats over de ruggen van chauffeurs die bijvoorbeeld ontslagen zijn bij een zorgverzekeraar of ergens anders werk hadden en zijn gaan rijden om een boterham te verdienen. Dat is geen dikke boterham, dat is onverzekerd en dat is met een strafblad, en wel allemaal door een bedrijf met een waarde van 18,2 miljard. Dat is een enigszins scheve verhouding, als je het mij vraagt. Wat gaat de Staatssecretaris daaraan doen? Er gebeurt natuurlijk al iets aan. Er zijn ook andere vormen van carpools. Er is bijvoorbeeld de app Togethr. Ik heb die nog even gecheckt: je kunt bijvoorbeeld morgen met Michiel meerijden van 020 naar Rotterdam. Dat spreekt mij als Rotterdammer natuurlijk erg aan. Het is een vrij dure reis, want hij is € 0,20 per kilometer. Dat is natuurlijk ook het delen van auto's. Waarom mag dat wel en zeggen we van Uberpop terecht: dat mag niet? Hoe ziet het wettelijke kader eruit? Waarom mag wat zij doen wel, en andere zaken niet? Er zijn daar bijvoorbeeld ook ritten voor € 0,04. Liefhebbers kunnen mee met Wichard: 122 km van Lelystad naar Rotterdam voor € 5, dus dat is ongeveer € 0,04 per kilometer. Dat is bijna niks.

De **voorzitter**: Voordat u ons door het hele land stuurt, mijnheer Hoogland: uw spreektijd is ongeveer op. Sterker nog, die is op, maar maak vooral uw zin af.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik was al klaar. Mijn vraag is dus: wat is het wettelijk kader voor autodelen en wat is de toegestane vergoeding? Kan de Staatssecretaris daar iets breder op ingaan dan alleen in het kader van het initiatief Uberpop?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Ook van mijn fractie allereerst complimenten voor de Staatssecretaris. We hebben hier vaak vergaderd met veel blindengeleidehonden, trouwe viervoeters, in de zaal. Ze zijn er nu niet. Ik hoop dat een en ander adequaat geregeld is en ik sluit mij aan bij vragen van vorige sprekers. Gisteren werd het reizen op rekening voor blinden en slechtzienden geregeld, mede door een motie van de ChristenUnie die door de Kamer is aangenomen. Ik ben er heel blij mee.

Dit overleg gaat niet alleen over openbaar vervoer en de ov-chipkaart, maar ook over de taxi. Dat is logisch, want waarom zou je niet met de ov-chipkaart kunnen betalen in de taxi? Hierover is in 2011 zelfs een amendement van mijn collega Arie Slob aangenomen. Door dit amendement is er een artikel in de Wet personenvervoer 2000 gekomen dat regelt dat taxivervoerders via een ministeriële regeling verplicht kunnen worden om de ov-chipkaart te accepteren. Waarom heeft de Staatssecretaris hier tot op de dag van vandaag niets mee gedaan? De ChristenUnie vraagt de Staatssecretaris om dit nu snel op te pakken, zodat de ov-chipkaart binnen een jaar ook in de taxi kan worden gebruikt en mensen echt een deur-tot-deurreis kunnen maken met de ov-chipkaart, ook als zij gebruikmaken van de taxi.

Er zijn intussen wel handige apps opgedoken die de taxi aantrekkelijker maken voor een jong publiek, zoals Uber. Voor de ChristenUnie is het duidelijk dat iedereen zich aan de wet moet houden, maar is de Taxiwet op dit moment voldoende ingericht voor dit soort nieuwe innovaties? Wil de Staatssecretaris dit meenemen bij de evaluatie van deze wet?

Ik dank de Staatssecretaris voor het plan van aanpak park-and-ride naar aanleiding van de motie van mij en de heer Elias uit 2012. Er is in twee jaar veel gebeurd. Er wordt gebouwd aan extra parkeerterreinen, de vindbaarheid wordt verbeterd en informatie wordt beter ontsloten via mobiele apps. In de motie werd echter ook expliciet gevraagd om het gebruik van P+R-terreinen te monitoren en de Kamer hierover jaarlijks te informeren. De Kamer heeft er ondanks dit actieplan nog steeds geen zicht op of er nu genoeg P+R-plaatsen zijn. De ChristenUnie vraagt de Staatssecretaris dus om cijfers. Zoals we de files bijhouden, moeten we ook de ontwikkeling van de P+R-terreinen goed monitoren en bijhouden. Mijn laatste en belangrijkste punt is de ov-chipkaart. De Staatssecretaris verwijst voor van alles naar het NOVB, maar innovatie gaat op veel punten nog veel te traag. Reizen op rekening kan allang met de NS-Business Card. Waarom moet het zo lang duren voordat consumenten dit ook kunnen? Het lost heel wat problemen op, zoals het verplichte saldo van € 20 op de kaart. Hetzelfde geldt voor mobiel betalen. Hoelang gaat het duren voordat dit overal in Nederland mogelijk is?

Eindelijk komt er een experiment om het paaltjeswoud bij een overstap tussen twee spoorvervoerders te kappen, maar kan dit niet sneller? De Kamer vraagt hier al meer dan zes jaar om. Het had allang geregeld kunnen zijn. De no-nonsenseaanpak van de nieuwe NS-topman Timo Huges spreekt ons wat dit betreft aan. Is de Staatssecretaris bereid om het paaltjeswoud binnen een jaar definitief te kappen en eigenhandig het laatste klantvriendelijke overstapmeubel plechtig te verwijderen? Ik help graag mee en hoop dat wij na afloop van deze vergadering samen de agenda's kunnen trekken. Dat zou fijn zijn. Hoe gaat het nu met het alom bejubelde coöperatiemodel TLS? Doet iedereen hieraan mee?

Gisteren noemde ik de scholierenabonnementen. Scholieren hebben ook in de spits 40% korting in het stads- en streekvervoer. Waarom regelen we dit niet ook voor een paar honderd scholieren die afhankelijk zijn van de NS? Gezinnen worden nu onnodig op hoge kosten gejaagd.

Ik heb ook een vraag over de privacy van de ov-chipkaart. Geef mensen een online rode knop om hun reisgeschiedenis te wissen. Ik vind dit ontzettend belangrijk.

Onlangs heeft de NS eenzijdig de grootverbruikerscontracten voor de mobiliteitskaarten van onder andere Mobility Mixx opgezegd. De NS misbruikt hiermee zijn machtspositie als grootste marktpartij. Is de Staatssecretaris bereid om hierover een spoedadvies te vragen van de ACM? Ik moet constateren dat de NS hiermee lijnrecht ingaat tegen de motie van ChristenUnie en VVD over de ov-chip 2.0, waarin juist wordt gepleit voor verruiming van het aanbod van vervoersproviders die zelf geen vervoerder zijn. Waarom mag er ineens geen concurrentie meer zijn voor de NS-Business Card? Waarom zouden zakelijke gebruikers wel korting kunnen krijgen maar zijn op het spoor consumentencollectieven nog steeds onmogelijk? De ChristenUnie wil dat de NS de bestaande grootverbruikerscontracten respecteert en conform mijn motie meewerkt aan de opening van de ov-chipbetaalmarkt voor andere aanbieders, waarbij de ACM toezicht houdt op deze marktwerking. Volgens mij moet dit worden geregeld in de concessie en volstaat hiervoor een verwijzing naar het NOVB niet, en ook niet een verwijzing naar de nieuwe ov-chipwet, omdat de NS dan altijd een schadeclaim zou kunnen indienen. De ChristenUnie wil dit nu heel graag aan de voorkant regelen.

De **voorzitter**: De heer Madlener heeft de vergadering moeten verlaten vanwege spoedeisende afspraken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik sluit me aan bij de complimenten aan de Staatssecretaris voor het feit dat er nu een goede oplossing is gevonden voor mensen met een visuele beperking. We hebben het daar vaak met elkaar over gehad en ook vaak ons ongeduld uitgesproken, maar we moeten de Staatssecretaris ook een compliment geven op het moment dat zij het regelt. Dat is nu gebeurd, heel fijn. Ik hoop dat we op alle andere punten waarop het beter moet, ook tot concrete stappen kunnen komen, want er ligt natuurlijk nog wel een lijstje. Ik noem de poortjesjungle, buitenlandse reizigers die niet weten wat ze ermee aan moeten, abbonementhouders die worden beboet en innovatieve betaalmanieren waarvan we nog niet voldoende gebruikmaken. Dat moet beter in de reis van deur tot deur. Er is nu een coöperatie opgezet van de vervoerders, maar welke concrete stappen hebben zij echt gezet voor de reiziger? Wat kunnen wij hier echt van verwachten?

De NS blijft natuurlijk een heel belangrijke rol spelen, daarom noem ik nog een punt dat een aantal collega's onvermijdelijk ook al heeft aangestipt. De NS zou eenzijdig het contract met mobiliteitskaarten als Mobility Mixx en XXImo hebben opgezegd. Het kan natuurlijk niet zo zijn dat de NS vanwege commerciële belangen innovaties en initiatieven zou remmen van andere partijen, die goed zijn voor de reiziger. Ik vind het dus heel belangrijk dat de ACM snel een onderzoek doet naar de vraag of de NS hierbij zijn positie heeft misbruikt. Misschien zijn er heel andere redenen en staat de NS volledig in zijn recht, maar we moeten dit snel uit de weg hebben, omdat het hierbij gaat om het faillissement van andere concepten. Spoed is dus echt geboden, wil het überhaupt nog effect hebben.

Ik had het al over innovatieve betaalmanieren. Er zijn pilots als Touch and Travel en reizen op rekening. Het is belangrijk dat we met de ov-chipkaart een open blik houden voor innovatie, waardoor we de ov-chipkaart kunnen verbeteren. Misschien komen we wel tot een systeem waarbinnen verschillende concepten kunnen bestaan. Voor een student is immers iets heel anders prettig dan voor een oma die met de trein gaat. Daarom hoop ik dat we in het komend jaar grootschalige pilots van deur tot deur kunnen gaan uitrollen. Dat is ook mijn concrete vraag aan de Staatssecretaris. Is zij daartoe bereid? Ik doel op pilots van deur tot deur, dus over meerdere vervoerders heen, met dit soort systemen. Ik doel ook op pilots voor single check-in/check-out, natuurlijk per modaliteit, in plaats van drie verschillende incheckpaaltjes of twaalf keer in- en uitchecken zoals de

Consumentenbond heeft ervaren. Ik verzoek de Staatssecretaris dus om komend jaar grootschalige pilots te houden voor mensen die dat willen, en over een jaar aan de Kamer te rapporteren wat we daarvan kunnen leren en hoe we op basis van die pilots breed de dienstverlening aan de reiziger kunnen verbeteren. Want natuurlijk moet niet de technologie maar de reiziger vooropstaan.

Voor internationale reizigers is de jungle helemaal onontwarbaar. Ik was laatst weer op Schiphol. Ook als je in Amsterdam staat, zie je dat reizigers van het GVB-loket naar de ov-chipkaartmachine naar de abonnementskaart gaan. Ze snappen er niks van. Het is een vrij ingewikkeld systeem. De informatievoorziening kan op dat punt ook echt beter. Kan de Staatssecretaris zich daarvoor inspannen?

Dan kom ik op de privacy; u zult van D66 niet anders verwachten. Het moet mogelijk zijn om over je eigen persoonsgegevens te beschikken. Je hebt ook gewoon dat recht op basis van de wetgeving, dus moet je je reisgegevens gemakkelijk kunnen wissen als je dat wilt. Kan de Staatssecretaris ons verzekeren dat dat snel geregeld wordt?

Wij hebben ook zoiets als een e-ticket. Dat gaat ook niet echt met de tijd mee, want dat moet je nog steeds uitprinten. Bovendien blijkt het makkelijk te vervalsen als je het uitprint, want dan kun je het pdf-je blijkbaar wijzigen. Het goed gebruikmaken van de QR-code is een betere garantie tegen fraude. Het is ook een gebruiksvriendelijker systeem. Kan de Staatssecretaris daarover met de NS het gesprek aangaan? Dat moet toch echt simpeler zijn.

Dan ga ik naar de taxi. Wetgeving moet consumentenbescherming, veiligheid en een level playing field waarborgen, maar tegelijkertijd niet innovatie remmen. Ook hierbij moeten de doelen vooropstaan en niet de bescherming van het bestaande. Die doelen zijn: consumentenbescherming, veiligheid en een level playing field. Als wij wetgeving hebben die knelt met innovatie, dan moeten wij daar goed opnieuw naar kijken. Mijn collega Kees Verhoeven heeft bij de begroting van Economische Zaken gevraagd breed te kijken naar een aantal wetgevingsstukken, waaronder de taxiwet. Die is op een aantal punten namelijk niet technologie-neutraal en dat willen wij wel. Je wilt bepaalde principes beschermen, niet een bepaald systeem. Is de Staatssecretaris bereid om te bekijken hoe de consument meer keuze en een beter product kan krijgen onder de genoemde voorwaarden? Wil zij de taxiwet op dat punt onderzoeken en ook kijken naar diensten als uberPop en andere ride-sharingsystemen? Wij zouden ook eens moeten bekijken hoe hier in het buitenland mee om wordt gegaan. Ik weet dat Nederland al een vrij moderne taxiwet heeft doordat wij de liberalisering goed hebben doorgevoerd, maar dat wil niet zeggen dat men in een aantal landen niet al verder is, bijvoorbeeld met het reguleren van dit soort innovatieve diensten. In Amerika hebben ze daar systemen voor. Ik wil de Staatssecretaris vragen daar ook goed naar te kijken. Wij hoeven het wiel niet altijd zelf uit te vinden, ook niet voor de taxi. Welke tussentijdse oplossing gaan wij vinden? De boordcomputer van taxi's moet nog steeds wettelijk in een werkplaats worden geüpdatet. Als iets laat zien dat de wetgeving niet technologie-neutraal is, dan is het dat. Dat kost heel erg veel geld. Dat kost miljoenen. Het lijkt mij ontzettend zonde om al die miljoenen daaraan te besteden. Kan de Staatssecretaris met de Europese Commissie zoeken naar een tijdelijke oplossing totdat wij dit probleem structureel hebben gemoderniseerd, zodat wij de taxibranche niet onnodig op kosten jagen?

**De voorzitter:** De Staatssecretaris heeft mij verzocht de vergadering tien minuten te schorsen zodat zij de vragen kan verzamelen en beantwoorden.

De vergadering wordt van 10.58 uur tot 11.11 uur geschorst.



De **voorzitter**: De woordvoerders krijgen twee interrupties toebedeeld. Ik dacht: laat ik eens coulant zijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik wil eerst een algemene inleiding geven over de ov-chipkaart, want ik vernam van de week via de pers dat verschillende partijen af willen van de ov-chipkaart omdat het systeem klantvriendelijk zou zijn en het klachten zou regenen. Ik pak de cijfers er even bij. De Consumentenbond heeft inderdaad 2.400 klachten ontvangen in drie maanden tijd. Dat zijn er gemiddeld 200 in de week. Als ik dat afzet tegen de 2,8 miljoen reizigers per week en de 38 miljoen transacties per week, dan vind ik elke klacht er nog steeds een te veel, maar vraag ik mij af of ze wel in verhouding worden gezien. Ik wil benadrukken dat wij in Nederland een goed werkend ov-betaalsysteem hebben waarvan het gebruiksgemak door de gebruikers wordt gewaardeerd met een 7,6. Ik meen dat de heer De Rouwe dat heeft gememoreerd. We zijn uniek in de wereld. In geen enkel ander land kun je met één kaart terecht in het hele ov. Daar mogen wij trots op zijn. Wij kunnen ook de OV-fiets gebruiken, de NS-zonetaxi of de parkeerplaatsen. Daar mogen wij trots op zijn. Het is heel makkelijk om alleen te kijken naar dingen die misgaan, maar je moet ook kijken in de breedte waar je staat op dit moment.

Ik ben het ermee eens dat we moeten doorontwikkelen – ik heb gezegd dat dit geen eindstation is – want de wereld verandert. Wij hebben smartphones gekregen. Er is internet gekomen en uberPop. De wereld om ons heen verandert en wij moeten mee-ontwikkelen. Ik vind het belangrijk dat dit goed gebeurt. Dat betekent wat mij betreft dat wij een en ander eerst goed testen in pilots voordat wij zaken uitrollen. Dat is bij de ov-chipkaart op een aantal punten niet altijd goed gegaan. Het ging te snel en was te weinig zorgvuldig. Die doorontwikkeling vind ik dus belangrijk, maar die moet wel op de goede manier gebeuren. Wij moeten niet zeggen: wij moeten een deadline halen, dus laten wij een aantal besluiten niet grondig nemen. Nee, wij moeten ons afvragen: wat is het doel, wat willen wij bereiken en hoe doen wij dat getoetst, geoefend, getest en beproefd?

De heer Hoogland heeft voor een deel het gras voor mijn voeten weggemaaid. Hij noemde een aantal zaken die wij hebben bereikt de afgelopen tijd en een aantal pilots die lopen. De RET is reizen op rekening aan het beproeven en wil dat per 1 januari invoeren. Achteraf betalen invoeren op een aantal andere lopende trajecten zou uitstekend zijn in het licht van een aantal wensen van de Kamer en van mij. De HTM toetst betalen met de bankpas. Arriva bekijkt betalen met de mobiele telefoon: Touch and Travel. Het bijzondere van deze pilots is dat niet treinorganisaties maar de RET en de HTM die toets doen. Daarmee kom ik bij de belangrijkste stap die wij willen voor de reiziger: wij willen het van deur tot deur. Een van de alternatieven die onderzocht worden, is de single check-in/check-out op de Valleilijn.

Dat zijn geen gemakkelijke stappen die wij zetten. Wij hebben veel vragen en veel wensen. Ik zie pilots die goed lopen. De RET is met de ov-chipkaart begonnen en loopt daarin voorop. Wij maken nu dankbaar gebruik van de pilots die daar lopen. Ik zie ook dat de reizigersorganisaties daarover met elkaar communiceren. Dat is een stap vooruit. Dat betekent dat de reizigersorganisaties, die het gezamenlijk moeten gaan doen voor de reiziger, schouder aan schouder staan in de ontwikkeling daarvan.

Alternatieve manieren van betalen zijn niet in een halfjaar geregeld, want dat moet goed gebeuren in het belang van de reiziger. Ik heb gisteren het ICT-onderzoek van de Kamercommissie ontvangen. Ik heb de eerste pagina's even diagonaal gescand. Het kabinet zal daar een reactie op geven. De ov-chipkaart is daarin ook onderzocht. Het is belangrijk dat wij, wat wij doen, goed doen in het belang van de reiziger.

Ik wil een aantal dingen langslopen, zoals de ov-chipkaart als betaalmiddel voor ov in bus, tram, trein en metro. Incomplete transacties zijn in

beeld. Daar is een maatregelenpakket voor afgesproken. Er zijn afspraken over governance TLS gemaakt. Ik kom zo terug op de vragen over de consumentenorganisaties in relatie tot TLS. In het NOVB praten alle vervoerders, overheden en reizigers samen. Reizen op rekening voor blinden en slechtzienden is opgelost. Dank voor de complimenten daarvoor. Ik heb gisteren tegen de Oogvereniging gezegd: «We zijn niet klaar. Dit is geen eindpunt. Nee, u moet aan tafel blijven zitten. U moet met ons in gesprek blijven, want we zouden via andere pilots voor u weer stappen vooruit kunnen zetten.» Dat is de weg die wij moeten gaan. Daar zal ik geen termijn aan hangen. Nu hoor ik veel treinmetaforen op verjaardagen. Ik begin daar zelf ook aan mee te doen: dit is een rijdende trein en die mag niet stoppen. Dat is in het belang van de reiziger; assertief en meegaand met de ontwikkelingen. Tot zover mijn algemene inleiding. Ik zou het heel jammer vinden als de sfeer en de indruk ontstaan dat de ov-chipkaart weggegooid kan worden, want dat is wat mij betreft niet aan de orde.

Mevrouw De Boer vroeg hoe wij omgaan met de Oyster Card in Londen. Gisteren las ik het interview met de directeur van TLS waarin hij zei: dat is ons voorbeeld; daar moeten wij naartoe werken; dat is het perspectief. Ik vind het heel belangrijk dat het NOVB, waar alle vervoerders in zitten en ook de consumentenorganisaties bij zijn betrokken, hier actief en breed bij is betrokken. Wij hebben consumentenorganisaties in Nederland op het spoor die assertief zijn, zich laten horen, een mening hebben, aan tafel zitten en vasthoudend zijn. Daar mogen wij trots op zijn.

Partijen in het NOVB werken aan een overzichtelijk landelijk productaanbod en een etalage, die een soort productwijzer is waarmee reizigers op basis van hun reisgedrag het best passende product kunnen kiezen. Automatisch het goedkoopste product in rekening brengen kan niet bij het huidige reizen op saldo. In de backoffice moet namelijk naar de gehele reis gekeken worden om de beste prijs te bepalen. Bij reizen op rekening, waarbij achteraf wordt betaald, moet het technisch mogelijk zijn om op basis van de reis het goedkoopste product te kiezen. Hier zit de angel: het moet technisch mogelijk zijn. Daar moet wel wat voor gedaan worden. Wij hebben daar randvoorwaarden bij. Het moet allemaal binnen de privacy-wetgeving vallen. Vroeger hadden wij de uitdrukking: met één druk op de knop moet het kunnen. Uiteindelijk gaat dat gebeuren, maar dan moeten wij er wel voor zorgen dat alles na die druk op de knop op de goede manier gebeurt.

Mevrouw De Boer had het ook over het kaartje voor 9.00 uur en na 9.00 uur. Ik begrijp dat mensen het missen dat zij niet meer een kaartje voor 9.00 uur en een kaartje na 9.00 uur kunnen kopen. Ik neem dat ook graag op met de NS in het NOVB. Mogelijk kunnen wij tot een oplossing komen in combinatie met dat andere waar mevrouw De Boer naar vroeg: bekijk de goedkoopste optie, zoals bij de Oyster Card. Maar ik wil dit heel bewust neerleggen in het NOVB. De Kamer krijgt de werkagenda. De Kamer ziet dat het tempo hoog is. Dat is niet altijd makkelijk, maar men committeert zich aan gezamenlijke oplossingen. Ik denk dat dat ook de weg is.

Mevrouw De Boer, de heer Bashir en mevrouw Van Veldhoven vroegen naar enkelvoudig in- en uitchecken. Wij gaan een pilot starten op de Valleilijn. Dat is bekend. Ik wil dat de pilot goed uitgevoerd wordt, want op het moment dat het kan, denk ik dat wij allemaal zeggen: waarom heeft het zolang moeten duren? Maar er moet heel wat gebeuren om het goed te krijgen. Dat betekent dat alle vervoerders weer in beeld moeten zijn. Dit gaat over single check-in/check-out op het spoor, maar wij denken eraan dat het begin van de reis de eerste de beste modaliteit is en dat de reis eindigt bij de laatste modaliteit. Ik begrijp de wensen. Het siert de Kamer dat zij op die manier kijkt naar het uiteindelijke doel, maar daarvoor moet er nog wel wat water door de Rijn.

Het enkelvoudig in- en uitchecken is ook onderzocht door de heer Meijdam. De conclusie was dat dat heel complex is en dat het beter was

om eerst te kijken naar mogelijkheden om het voor de reiziger makkelijker te maken zonder het in- en uitchecken. Dit is ook in de NOVB-werkagenda opgenomen. Inmiddels worden op alle stations waar twee vervoerders rijden, zogenaamde overstapmeubels geplaatst. Dat zijn grote palen die aangeven waar de paaltjes van de vervoerders staan. Daarnaast wordt er vaak gebruikgemaakt van omroepberichten. Wij gaan nu dus die pilot doen. Wellicht gaan wij aanvullende pilots doen voor de informatie die nodig is, maar ik hoop dat wij de pilot zo grondig en goed doen dat het ook daadwerkelijk gaat gebeuren. Ik kan de Kamer verzekeren dat het niet voor 1 juli gaat gebeuren. Dus ik vind het heel lastig als ik al die dingen op een rij zet, ook gelet op het ICT-onderzoek dat net gedaan is door de Kamer. Op het spoor zijn wij goed bezig met de ov-chipkaart. Wij bereiken de beoogde resultaten en kunnen die met z'n allen benoemen. Dat is er niet één in het jaar, maar dat zijn er meerdere. Dat loopt naast elkaar. Mevrouw Van Tongeren had het erover dat je twaalf keer moet in- en uitchecken tussen Emmen en Venlo. Op een enkele reis tussen Emmen en Venlo moet er drie keer ingecheckt worden en drie keer uitgecheckt. Op het enkelvoudige in- en uitchecken ben ik al ingegaan, ook in mijn antwoord op de schriftelijke vragen van de heer Hoogland. De heer Hoogland en de heer De Rouwe hebben een vraag gesteld over het actief wijzigen van gegevens van reizigers die check-outs hebben gemist. Voor een gedeelte wordt dat al gedaan. NS maakt in de nieuwe reisplanner een mogelijkheid hiervoor. Dit kan echter alleen voor mensen met een abonnement of een persoonlijke ov-chipkaart. Van de anderen, de anonieme reizigers, zijn die gegevens niet bekend. Het NOVB heeft maatregelen afgesproken om het terugvragen van geld te vergemakkelijken. Het NOVB blijft gemiste check-outs monitoren.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik wachtte even met interrumperen omdat ik twijfelde of de Staatssecretaris een interruptie verwachtte of dat er nog meer antwoord kwam. Nu blijkt dat dit niet zo is, zullen wij voldoen aan haar verwachting om een interruptie te plaatsen. Ik zeg «wij» omdat ik in dit geval ook enigszins interrumpeer namens het CDA, neem ik aan. Mensen kunnen zelf de keuze maken of ze geld terugvragen of niet. Ik stond laatst in een tram waarin de conducteur iemand actief erop wees dat hij verkeerd had uitgecheckt. Die haalde zijn schouders op en zei: ach, € 4. Van die € 4 gaan de kinderen van de heer De Rouwe gratis met de trein. Prima. De essentie van de motie was: wijs mensen er actief op dat ze verkeerd zijn uitgecheckt. Dat is nog niet gebeurd. Ik snap dat de Staatssecretaris dat niet direct kan regelen, maar dat de vervoerders dat moeten doen. Komt dat in het NOVB nog een keer aan de orde en kan de Staatssecretaris daarover rapporteren? Overigens heb ik de toegezegde rapportage over de ov-chippootjes inmiddels tot mij genomen en gelezen, dus mijn vragen daarover komen te vervallen.

Staatssecretaris **Mansveld**: De reden waarom ik inhiel, was omdat ik soms al wil antwoorden op een vraag terwijl de papiertjes in de verkeerde volgorde liggen, maar het antwoord daarop is ja. Daarnaast wist ik dat de heer Hoogland de rapportage had ontvangen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dan is de motie-Hoogland over het uitchecken dus nog niet afgedaan. De Staatssecretaris schrijft in haar brief: bij dezen beschouw ik de motie als afgedaan. Maar die is niet afgedaan in die zin dat er niet is voldaan aan datgene wat in de motie gevraagd is. Daar is de Staatssecretaris niet alleen verantwoordelijk voor maar ook de vervoerders. Maar dan stel ik voor dat wij pas een brief krijgen waarin ze schrijft dat zij de motie beschouwd als afgedaan, als dit geregeld is.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het gaat om de interpretatie van de motie. Daarin is gevraagd om het aan te kaarten. Ja, het is aangekaart. Het staat

op de agenda van het NOVB. Als de heer Hoogland de motie in zijn gedachten zo herschrijft met steun van voldoende leden dat hij na het aanklaarten ook graag het vervolg daarop hoort, dan is het antwoord daarop ja.

De **voorzitter**: Tijdens deze vergadering gaan we geen moties herschrijven, maar over de interpretatie ervan kunnen we het altijd hebben.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mevrouw De Boer heeft gezegd dat abonnementen overal geldig moeten zijn. Alle ov-chipkaarten en landelijke abonnementsproducten op het spoor zijn interoperabel. Ze zijn dus zowel geldig op het hoofdrailnet als op het decentrale spoor, maar wij hebben wel afgesproken dat er maatwerk in de regio is. Er kunnen ook regio-specifieke abonnementen zijn en die moeten er blijven. Het gaat mij te ver om die abonnementen ook landelijk geldig te laten zijn. Dan kom ik weer bij het NOVB. De partijen werken daarin samen aan een sectorbrede langetermijnvisie op producten en tarieven. Daarbij worden ook afspraken gemaakt over geldigheid van bestaande en nieuwe, gechipte landelijke abonnementen. Ik vind het belangrijk dat er eenduidigheid is over de producten en tarieven. Daar zijn in het verleden veel vragen over geweest. Daar zit wat mij betreft een goedschiks-kwaadschiksvariant in: als de partijen er niet uitkomen, dan zal ik ingrijpen. Op dit moment vindt die discussie plaats. Wij zien dat er stappen gemaakt worden. Ik houd de Kamer daarover op de hoogte.

Mevrouw Van Tongeren vroeg om coulance te betrachten bij mensen met een afgekocht reisrecht die vergeten zijn uit te checken. De vervoerders hebben mij gezegd die coulance te betrachten. Ik heb geen signalen ontvangen dat dit niet zou gebeuren. Die betrachten de vervoerders op dit moment.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Het gaat mij niet om de coulance, maar om het basale punt. Als je in het bezit bent van een ov-jaarkaart, heb je betaald voor al het vervoer voor het hele jaar. Hoe kun je dan ooit nog een boete oplopen? Dat je die kaart straks moet gebruiken om poortjes te openen, begrijp ik, maar waarom zit daar een incheckplicht aan? Dat zou men louter voor de statistieken van het vervoersbedrijf doen. Mensen kunnen dat op vrijwillige basis doen. Maar waarom zou je iemand die al betaald heeft voor het product, verplichten mee te doen aan het onderzoek van de NS?

Staatssecretaris **Mansveld**: Er is een ov-chipkaart. Ongeacht de vorm daarvan is het de bedoeling dat er in- en uitgecheckt wordt. Dat is het basisprincipe. Daar hebben wij voor mijn gevoel voor gekozen. Dus ik kan de vraag van mevrouw Van Tongeren niet zo goed duiden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik doe nog een poging. Je hebt volledig betaald om in heel Nederland te allen tijde in al het vervoer te reizen. Daar heb je een kaart voor. Waarom zou je daarnaast nog bij elke reis in en uit moeten checken? Het bezit van die kaart toont immers al aan dat je overal voor betaald hebt. Als je vrijwillig wilt inchecken of als je moet inchecken vanwege de poortjes, dan begrijp ik dat, maar ik begrijp niet dat de NS en andere vervoerders iemand beboeten om alleen hun statistieken op orde te krijgen, dat daar een verplichting achter zit met een boetebepaling.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik vind het terecht dat je in- en uitcheckt met zo'n kaart, simpelweg omdat het belangrijk is dat het helder is hoe je die gebruikt. Ik vind het belangrijk dat de vervoerders dat helder hebben.

Daarmee komt informatie vrij waarmee zij de reiziger wellicht nog beter kunnen bedienen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Hoewel ik dit antwoord begrijp, is dit het klassieke voorbeeld van de fout van de ov-chipkaart: die is niet gemaakt voor de reiziger. Ik zie echt de voordelen wel. Daar wil ik ook niks aan afdoen. Je zult het CDA niet horen roepen: schaf maar af! Maar dit is precies een voorbeeld van de basishouding die je steeds ziet, namelijk: dat is voor de vervoerders van belang. Daarmee kom ik op het punt dat ik in algemene zin wil maken en waar ik heel graag een reactie op wil van de Staatssecretaris: hoe zorgen wij ervoor dat de klant, de reiziger zelf, meer gaat over de ov-chipkaart in plaats van alleen de bedrijven, die te snel en te makkelijk vanuit hun eigen denkwijze alles invullen? Dat is misschien begrijpelijk maar ook frustrerend.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het spijt mij dat de heer De Rouwe het laatste deel van mijn zin niet heeft gehoord. Ik ben namelijk geëindigd met de reiziger. Het is niet alleen in het belang van de vervoerder. Het is uiteindelijk in het belang van de reiziger. Vervoerders moeten optimale producten ontwikkelen voor reizigers. Ik vind overigens ook dat het geen oerwoud mag zijn en dat er best consistentie in heel het land mag zijn. Als vervoerders gegevens hebben en kunnen zien wat de effecten zijn van de producten die ze aanbieden, dan kunnen ze die producten verbeteren. Ik ben het dus niet eens met de heer De Rouwe als hij zegt dat ik eindig bij de vervoerder. Ik eindig bij de reiziger, alleen zitten daar wel een aantal stappen tussen. Het gebruik van diverse soorten kaarten hoort daarbij om daar informatie over te hebben, maar het einde is voor mij de reiziger, niet de vervoerder.

De heer **De Rouwe** (CDA): Als een reiziger een peperduur abonnement vooruit heeft betaald, voor heel veel geld, en hij een boete of een waarschuwing krijgt omdat hij niet heeft ingecheckt en het verhaal uiteindelijk is «u moet inchecken omdat wij willen weten hoe u reist», dan ervaart die reiziger dat op dat moment niet als winst. Dat is het imago-probleem van de ov-chipkaart. Dat is het klassieke probleem van de ov-chipkaart. Die is echt ontwikkeld vanuit de organisaties. Daarom herhaal ik het pleidooi van het CDA: zorg ervoor dat de reizigers meer te zeggen krijgen over de verdere ontwikkeling van de ov-chipkaart. Want bij TLS en de coöperatie zit iedereen aan tafel behalve de reiziger.

Staatssecretaris **Mansveld**: Op dit onderwerp kom ik zo nog terug, maar wij hebben ook een wet. Die zegt dat de reiziger die gebruikmaakt van een ov-chipkaart, pas in het bezit is van een geldig vervoersbewijs als hij incheckt. Dat is ook een onderdeel daarvan. Wij maken met z'n allen afspraken om een systeem te laten werken. Dat doen wij niet om de reiziger te plagen maar om hem te bedienen. Wij bieden in Nederland een product waar heel veel partijen bij betrokken zijn en dat de reiziger waardeert met een 7,6. Ik zou graag willen dat wij dat product actief doorontwikkelen. Zorgvuldigheid moet boven tempo gaan, omdat ik wil dat het goed gebeurt. Omdat er een groot aantal transacties per week is en een groot aantal gebruikers, vind ik dat het zorgvuldig moet gebeuren. Als daar fouten in plaatsvinden, dan gaat het ook massaal fout. Dat vind ik niet de goede weg. Wij hebben een wet. Wij hebben een productontwikkeling. Wij doen dat niet om de reiziger te plagen, maar om ervoor te zorgen dat wij nog beter openbaar vervoer krijgen. Op de vraag hoe de reiziger daarbij betrokken wordt, kom ik zo terug.

Mevrouw De Boer wil reizen op rekening op korte termijn invoeren. Ik deel dat dit een van de ambities is. Ik ben ook heel blij met de pilot van de RET. Het is nu alleen binnen de grenzen van de RET-concessie mogelijk. Ik wil dat het zorgvuldig gebeurt, maar ik ben heel erg blij dat de proef van de

RET tot op heden is geslaagd en dat de RET het gaat uitontwikkelen. Zij zijn begonnen met de ov-chipkaart. Zij lopen voorop in de ontwikkeling van producten. Het is heel prettig als je een goede toets hebt en weet wat de haken en ogen zijn. Het mooiste is om het daarna ook uit te kunnen rollen. Hoewel dat weer niet eenvoudig zal zijn, moet dat wel ons doel zijn.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Waarom wordt die pilot niet breder gedaan? Waarom is één vervoerder hiermee bezig? In TLS is een aantal partijen vertegenwoordigd. Ik begrijp dat een aantal partijen bezig is zich te verenigen in een coöperatie. Ik ben benieuwd hoe het daarmee staat. Er is een intentieverklaring getekend, maar wanneer zijn de partijen eruit? Ik constateer dat één vervoerder hiermee bezig is. Ik ben nu al twee jaar woordvoerder en twee jaar lang leggen wij hier onze wensenlijstjes neer. Wij hebben al twee jaar lang hetzelfde wensenlijstje. Ik ben het eens met de Staatssecretaris als zij zegt dat zorgvuldigheid voorop moet staan. Alleen, de RET is in zijn eentje bezig met een proef. NS is op de Valleilijn in zijn eentje bezig met single check-in/check-out. Het is goed dat dat eerst beproefd wordt. Alleen, voor het gevoel van de reiziger schiet het niet op.

De **voorzitter**: Wat is uw vraag?

Mevrouw **De Boer** (VVD): De Staatssecretaris zegt dat de reiziger de ov-chipkaart waardeert met een 7,6, maar er zijn ook heel veel mensen die een drempel voelen en helemaal geen ov-chipkaart willen omdat ze niet weten hoe die werkt. Dus er zijn nog heel veel drempels en heel veel klachten over de ov-chipkaart. Ik wil dat dat hier wat breder gedeeld wordt. De Staatssecretaris is tevreden. Ik zou wat meer ambitie willen horen. Dan komen wij op de fundamentele vraag: waar regelen wij dit? Ik voel dat wij allemaal dezelfde ambitie hebben. Waar regelen wij dat dit balletje wat sneller gaat rollen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik deel de mening van mevrouw De Boer niet dat er weinig gebeurt en dat het traag gaat. Ik heb net een aantal zaken opgenoemd die het afgelopen jaar zijn geregeld en waar ik blij mee ben. Wij zitten niet te verstoffen. Ik zal hierbij meteen de vraag van mevrouw Van Veldhoven meenemen. Het is gemakkelijk om pilots in één klein gebied te doen om te bezien hoe het het best kan worden gedaan met een aantal reizigers. Dan kun je de effecten overzien als het misgaat. De RET doet dat bijvoorbeeld, alsook Arriva met Touch and Travel. Daarover wordt gecommuniceerd met andere vervoerders. Ze stemmen onderling af wat verstandig is, hoe een en ander zich beweegt, tegen welke problemen ze aanlopen en wat ze kunnen delen. Mevrouw Van Veldhoven vraagt terecht of er grootschalige pilots kunnen komen. Dat is precies het punt. Als de RET kan laten zien dat iets werkt, dan is de vraag of je het kunt uitrollen en of je dat gelijk groot moet doen. Een aantal vervoerders denkt dat dat niet handig is. Dat is het belang van dit soort dingen gezamenlijk doen, want als wij iets veranderen aan de ov-chipkaart, moet dat uiteindelijk ook gedragen worden door alle vervoerders. Daar zie ik een enorm tempo in. Ik kan weer de vijf pilots opnoemen die nu parallel aan elkaar lopen. Ik vind het niet verkeerd dat die parallel aan elkaar lopen. Het enige wat ik geborgd wil hebben, is dat in het NOVB daarover gesproken wordt, dat daarbuiten die informatie wordt uitgewisseld en dat de consumentenorganisaties daarbij betrokken zijn. Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat de consumentenorganisaties en vervoerders uitstekend met elkaar communiceren, maar ik wil dat met alle plezier nog een keer voor mevrouw De Boer checken.

De **voorzitter**: Mevrouw De Boer, u krijgt de gelegenheid voor een vervolgvraag, maar dan wel echt een vraag in plaats van een analyse.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Hoe gaan we dat borgen binnen het NOVB? Hoe gaan wij borgen dat de vervoerders gaan samenwerken? De Staatssecretaris zegt dat dat gebeurt. Ik constateer dat iedereen bezig is met z'n eigen pilot. Hoe gaan wij borgen dat dat landelijk wordt uitgerold in samenwerking met elkaar? Hoe gaat de Staatssecretaris borgen dat de wensen die hier leven en die door iedereen gedeeld worden, uitgerold worden en wanneer gebeurt dat?

De **voorzitter**: Die vraag is meer dan helder.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb het werkprogramma van het NOVB opgestuurd. Daar staan deadlines in en termijnen waarop men aan wat gaat werken. De Kamer krijgt ook verslagen van het NOVB over de voortgang. Daarin staat zwart-op-wit de borging van de communicatie en de stappen die vooruit worden gezet. Alles wat ik toezeg te agenderen bij het NOVB, neem ik mee naar het NOVB. Ook dat vindt de Kamer weer terug, namelijk in het werkprogramma. Op die manier wil ik een en ander zo transparant mogelijk laten zien en geborgd hebben. Tot slot kom ik op de vraag van mevrouw Van Veldhoven. Ik vind het belangrijk dat die pilots grootschaliger worden. Wij moeten dus bekijken of wij dat op een effectieve en efficiënte manier kunnen doen, waardoor het sneller gaat, maar ik blijf erbij: zorgvuldigheid gaat boven snelheid. Daar hebben wij lessen in geleerd.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik ben blij met de toezegging van de Staatssecretaris dat zij haar best gaat doen voor grootschalige pilots. Maar het zit hem niet alleen in de omvang maar ook in – ik zou bijna zeggen de «intermodaliteit» – het van deur tot deur reizen. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat zij het komend jaar van de kleinschalige pilots binnen één modaliteit grotere pilots gaat maken met meerdere vervoerders, zodat wij ook kunnen bekijken of het op de overstappunten, waar het vaak misgaat, met deze systemen wel interessant is? Dat is vraag één. De tweede concrete vraag is: hoe ziet de Staatssecretaris de toekomst voor zich? Ziet zij alleen maar de ov-chip? Of ziet zij ook de mogelijkheid dat je een basisproduct hebt, de ov-chip, en dat er daarnaast andere mogelijkheden zijn, omdat de wens van een student misschien wel verschilt van de wens van een oma die af en toe een keer met de trein reist? Wij willen voor beide soorten reizigers een product hebben dat het meest aansluit bij hun wensen. Wat is de toekomstvisie van de Staatssecretaris?

Staatssecretaris **Mansveld**: Om met het laatste te beginnen: de toekomst vind ik altijd een mooi onderwerp, omdat ik zonder randvoorwaarden en belemmeringen kan denken over de mogelijkheden. Daarna komen de belemmeringen en de problemen. Ik denk dat mevrouw Van Veldhoven gelijk heeft. Ik denk dat er verschillende modaliteiten zullen zijn. Het zal zich gaan ontwikkelen en de vraag van de reiziger zal steeds belangrijker worden. Er zullen wellicht ook heel originele ideeën uit kunnen komen. Maar misschien zal de basis heel simpel en basaal blijven, omdat die zo goed is dat je daar steeds weer nieuwe takken aan kunt laten groeien. Ik ben nieuwsgierig naar hoe groot dat basisproduct dan is, maar ik zie inderdaad verschillende ideeën en modaliteiten ontstaan. Ik zal daar straks nog op terugkomen bij Uber. Je ziet dat de omgeving verandert en dat internet een enorme invloed heeft op onze samenleving en hoe wij daarin staan. De toekomst zie ik dus met spanning en nieuwsgierigheid tegemoet.

Dan even terug naar de pilots. Als je ziet welk effect de pilots van de RET in de metro en op het spoor hebben, zie je het belang ervan. Ik vind het belangrijk dat de pilots in verschillende modaliteiten plaatsvinden. Dat is al een geruststelling. Als dat namelijk maar in één modaliteit is, dan wordt

dat ingewikkelder. Blijkbaar kun je in alle modaliteiten pilots doen die vergelijkbaar zijn met elkaar. Het is dus belangrijk om te kijken of je een pilot die in de metro of in de bus is uitgerold, ook werkt op het spoor en andersom. Ik ben heel nieuwsgierig daarnaar. Ik ben het met mevrouw Van Veldhoven eens dat het belangrijk is dat er eerst op een andere modaliteit wordt overgestapt, misschien ook weer kleinschalig. Dat moet dan stapsgewijs gaan, zodat het, als het wordt ingevoerd, ook werkt en mensen denken «ja, dit is het» in plaats van dat het wordt ingevoerd met kinderziektes en weeffouten, die gerepareerd moeten worden. Het imago van de ov-chipkaart heeft met name daarmee te maken, terwijl het gebruik als heel erg klantvriendelijk wordt ervaren.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Kan de Staatssecretaris ons volgend jaar rond deze tijd, dus voor de begrotingsbehandeling, rapporteren over de uitrol en de resultaten van die pilots? Ik ga ervan uit dat zij meer gaat zoeken naar deur-tot-deurpilots en dat zij het wat grootschaliger doet waar dat mogelijk is. Niemand zit te wachten op haastig ingevoerde concepten die vervolgens allerlei kinderziektes hebben, maar een goede planning is ook heel belangrijk. Anders kun je eindeloos zeggen: dat gaan wij ooit eens doen. Ik wil graag de afspraak maken met de Staatssecretaris dat wij volgend jaar een brief krijgen met de resultaten van meer deur-tot-deurpilots op deze concepten. Kan zij dat toezeggen?

Staatssecretaris **Mansveld**: De pilots worden gedaan door de vervoerders. Ik zal dit nadrukkelijk inbrengen in het NOVB. Ik zal vragen of de NOVB-rapportage zo afgestemd kan worden dat die voor de begroting binnenkomt. Daarin geef ik namelijk een rapportage aan de Kamer via alle vervoerders die erbij betrokken zijn, ook het stads- en streekvervoer en ondergetekende. Dan ziet de Kamer wat de ontwikkeling in de breedte is.

De **voorzitter**: Als u het hebt over de begroting van volgend jaar, dan neem ik aan dat u het hebt over oktober volgend jaar.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja. Ik ken de rapportagemomenten van het NOVB niet uit mijn hoofd, maar er is een werkprogrammarapportage. Ik zal kijken of dat zo afgestemd kan worden dan wel of er een tussenrapportage geleverd kan worden.

De **voorzitter**: Prima. Gaat u vooral door met het beantwoorden van de vragen omwille van de tijd, want wij stoppen daadwerkelijk om 13.00 uur.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mevrouw De Boer vroeg wat ik ga doen om de reisarrangementen van de incidentele reiziger en toerist aantrekkelijk te maken. Het

GVB heeft specifiek voor toeristen van Schiphol naar Amsterdam een aanbod ontwikkeld. Er was een specifiek probleem: hoe kom je daar aan? Je wilt naar Amsterdam heen en weer en dat is gedoe. Dat loopt via de partijen in het NOVB en dat is precies hoe ik het graag wil hebben, namelijk dat er breed wordt overlegd en dat er een product wordt geleverd dat effectief is. Reizigers, met name incidentele reizigers en toeristen, hebben behoefte aan meer samenhang en een overzichtelijk aanbod over de grenzen van de concessiegebieden heen. Daar wordt aan gewerkt, bijvoorbeeld door de etalage waarin men goed kan laten zien wat zich ontwikkelt.

Mevrouw De Boer en mevrouw Van Veldhoven vroegen naar het e-ticket. RTL Nieuws heeft bericht dat er gefraudeerd kon worden met de e-tickets door na aankoop de eindbestemming aan te passen. De NS laat weten dat er in het e-ticket in totaal 21 beveiligingskenmerken zitten die niet gewijzigd kunnen worden en die de NS visueel goed kan herkennen. De NS is inmiddels in gesprek met de leverancier om die beveiliging te



verbeteren. Soms hoor je inderdaad dat bepaalde dingen kunnen. Dan vraag je je af hoe dat zo kan. Dat moet dan weer verbeterd of opgelost worden.

Hoe anoniem is de ov-chipkaart? De discussie over de privacy van kaarten heeft in het verleden zeer uitgebreid plaatsgevonden. De reizen zijn herleidbaar naar de kaart, maar niet naar de persoon, want de NAW-gegevens zijn niet bekend. Hij is dus anoniem.

Mevrouw Van Tongeren heeft gezegd dat het geld van incomplete transacties terug moet naar de reiziger en dat ook de NS zich daarvoor moet inzetten. Net als mevrouw Van Tongeren vindt het NOVB dat het geld ten goede moet komen aan de reiziger. Daarom is een maatregelenpakket afgesproken. Dat is in nauw overleg gegaan met de ANWB en de consumentenorganisaties naar aanleiding van het onderzoek dat zij hebben geïnitieerd. De maatregelen zijn gericht op het verminderen van de gemiste check-outs en het gebruiksvriendelijker maken van het teruggeven van geld.

De heer Bashir vroeg of ik ervoor kan zorgen dat de reiziger voor de heen- en terugreis dezelfde prijs betaalt. Helaas is dat op dit moment niet mogelijk nu gekozen is voor de langeafstandskorting op het hele spoor. Omdat die korting in werking treedt vanaf 40 km en de prijzen per vervoerder kunnen verschillen, kan er inderdaad een prijsverschil ontstaan tussen de heen- en terugreis. De reisplanner op [ov9292.nl](http://ov9292.nl) en [ns.nl](http://ns.nl) laten sinds april jl. zien wat de routekeuzes zijn met de prijzen. Consumentenorganisaties hebben laten weten te begrijpen dat de prijs van de heen- en terugreis kan verschillen en vragen daar begrip voor van de reiziger, maar zij vinden terecht dat er een goede en begrijpelijke uitleg en toelichting moet zijn. De vervoerders besteden hier in hun communicatie expliciet aandacht aan.

Dan kom ik op de grensabonnementen en de NMBS. Mensen kopen een grensabonnement bij de NS. Dat geldt tot en met het eerste station in België. Voor de NMBS is dan een abonnement tussen de Belgische stations nodig. De heer Bashir vroeg specifiek naar het feit dat er dubbel betaald moest worden. Ik zal bekijken of zich daar daadwerkelijk een probleem voordoet en, zo ja, of dat opgelost kan worden. Ik zal de Kamer daar dan over berichten.

Mevrouw Van Tongeren heeft een vraag gesteld over de keuzedagen. Dat probleem is inderdaad gesignaleerd. De NS heeft een oplossing die met de consumentenorganisaties in het Locov is besproken. Reizigers met een voordeelurenkaart en een 60-pluskaart krijgen zeven keuzedagen op een eenmalige ov-chipkaart thuis. De NS heeft hierover advies gevraagd aan het Locov.

De heer Bashir heeft gevraagd: wilt u ervoor zorgen dat de toeslag op de eenmalige ov-chipkaart verdwijnt? Aanleiding voor deze kaart is onder meer de wens van de consumentenorganisaties om een alternatief voor de ov-chipkaart voor incidentele reizigers te ontwikkelen. Op de eenmalige ov-chipkaart kan een enkele reis of retour worden gezet. De reiziger betaalt daarvoor een toeslag. De reden voor deze toeslag is dat de inkoop van kaartjes met een chip erin duurder is en het extra exploitatiekosten met zich meebrengt. Het NOVB heeft geconcludeerd dat die toeslag niet onredelijk is. Daarmee ontbreekt voor mij de noodzaak om die toeslag terug te draaien. In juni hebben wij hier een uitgebreid schriftelijk overleg over gevoerd.

Dan kom ik op de € 2,50 waarover de heer Hoogland sprak. Hij heeft ook schriftelijke vragen gesteld over het kosteloos teruggeven van saldo op de ov-chipkaart. Ik ben het met hem eens dat het best een merkwaardig bedrag is voor die transactie. Ik zal de wens om hiernaar te kijken en dit bedrag te verlagen of niet meer in rekening te brengen, inbrengen bij het opstellen van de werkagenda van het NOVB.

De heer **Hoogland** (PvdA): Is het eigenlijk wettelijk toegestaan om er geld voor te vragen? Ik zit niet helemaal in het consumentenrecht, maar volgens mij heb je het recht om iets terug te brengen als het niet aan de voorwaarden voldoet. Maar als je geld terug wilt dat van jezelf is, dan ... Misschien weet de Staatssecretaris het niet direct, maar ...

Staatssecretaris **Mansveld**: Het consumentenrecht lijkt me een ontzettend leuk vakgebied, maar daar moet ik dan weer eerst een heel andere studie voor doen. Dat antwoord heb ik dus niet, maar ik kan mij bijna niet voorstellen dat dat niet wettelijk mogelijk zou zijn, want dit loopt zo. Maar ik zal de vraag meenemen bij de inbreng in het NOVB.

De heer **Hoogland** (PvdA): Het antwoord is helder. Dan zit er maar één ding op: dan moet ik het zelf aanhangig gaan maken.

De **voorzitter**: Misschien hebt u de beantwoording niet helemaal gehoord, maar volgens mij zei de Staatssecretaris daar iets anders over. Misschien kan zij het nog eens herhalen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is een juridische vraag, maar die zal ik meenemen bij mijn inbreng in het NOVB.

Dan kom ik op de Viziriskaart. Veel mensen hebben aangegeven blij te zijn met de oplossing. Ook dit is geen eindstation. Ik wil in gesprek blijven met deze doelgroep. Ik ben op werkbezoek geweest met een van de slechtzienden. De complimenten neem ik graag in ontvangst namens alle mensen die hieraan meegewerkt hebben. Het is best een tour de force om dat bij elkaar te krijgen. Ik ben ook zeer dankbaar dat de Oogvereniging zich zo constructief heeft opgesteld en in gesprek is gebleven. Het zijn mensen die gewoon goed in de materie zitten. De Viziriskaart is verleden tijd, maar de ontwikkelingen voor deze doelgroep staan hopelijk niet stil. Mevrouw De Boer, mevrouw Van Tongeren en mevrouw Dik-Faber hadden het over de zakelijke kaarten en Mobility Mixx. Ik heb gehoord dat de NS het contract met Mobility Mixx niet wil verlengen na 24 mei. Ik heb geen afspraken met de NS over de zakelijke markt. Het gaat hierbij om contracten tussen een bedrijf en/of een organisatie en de NS. Ik ben ook niet bekend met de inhoud van die private overeenkomsten, maar ik ben inderdaad systeemverantwoordelijke en concessieverlener. Vanuit die rollen ben ik bereid in overleg te treden met de betrokken partijen om inzichtelijk te krijgen wat er precies speelt en om te vragen of hier al een oplossing voor is of dat die nog gevonden moet worden.

Mevrouw Van Veldhoven en mevrouw Dik-Faber vroegen of het opzeggen van het contract door de NS het einde betekent voor initiatieven als Mobility Mixx, hoe ik voor opening van die markt zorg en wat de rol is van de ACM. Ik ga ervan uit dat de contractpartijen eerst met elkaar in gesprek gaan en er in alle wijsheid uitkomen. Er is een vraag en er is een aanbod. Er zit voor beide namelijk een interessant commercieel belang aan vast. Via wetgeving rondom de ov-chipkaart kan ik regels stellen aan de toegang tot de markt. Ik ben met de ACM in gesprek om haar een toezichthoudende rol te geven. Die heeft de ACM nu niet.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De Staatssecretaris zegt ervan uit te gaan dat de partijen in gesprek zijn, maar als er sprake is van eenzijdig opzeggen, dan klinkt dat voor mij niet als een gesprek, of op zijn minst als een heel eenzijdig en kort gesprek. Ik begrijp dat de Staatssecretaris zegt: mijn rol in de verhouding tussen de bedrijven is een andere dan in de verhouding tussen een bedrijf en consumenten. Dat is ook logisch, maar daarom is het zo belangrijk dat de ACM een rol kan spelen in de zakelijke markt. Die rol heeft de ACM nu nog niet. Kan de Staatssecretaris ervoor zorgen dat de ACM op korte termijn naar deze casus kijkt? Anders heeft het geen zin meer omdat het bedrijf bijvoorbeeld failliet is.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik gaf net aan dat ik met de ACM in gesprek ben over haar toezichthoudende rol. Aan de ene kant ben ik geen opdrachtgever van de ACM. De ACM heeft haar eigen zelfstandige rol. Aan de andere kant zal ik vanuit mijn rol als concessieverlener en systeemverantwoordelijke in overleg treden met de betrokken partijen om te zien wat er is gebeurd. Mevrouw Van Veldhoven en ik hebben dezelfde informatie. Het lijkt mij verstandig dat ik eerst het gesprek aangaan en de Kamer daarover bericht.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven, ik wijs u erop dat dit uw laatste interruptie is.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat is dan maar zo. Wij moeten oppassen dat wij niet snel genoeg doorpakken doordat wij denken dat wij ongeveer dezelfde richting op denken. Dat is hier aan de orde. De Staatssecretaris kan de ACM geen opdracht geven, maar de ACM wel verzoeken om daar eens naar te kijken. De ACM gaat er zelf over of zij dat doet. Zo'n analyse van de ACM kan de Staatssecretaris wellicht helpen bij haar gesprek met de partijen. Zonder op de conclusie vooruit te willen lopen, vind ik dat wij dit proces helder met elkaar moeten afspreken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kan dit verzoek doorgeven aan de ACM. Verder wil ik met de ACM in de breedte over haar rol spreken. Als partijen er niet uitkomen of het NOVB ergens niet uitkomt, dan heb ik doorzettingsmacht via de wet. Dat wetsvoorstel is inmiddels ingediend bij de Kamer. Maar hoewel ik concessieverlener en systeemverantwoordelijke ben, denk ik niet dat ik moet ingrijpen in een handeling tussen twee partijen inzake een product die wellicht volledig legitiem is, of dat ik mij daarmee moet bemoeien in die zin dat ik de ACM een opdracht geef, zoals mevrouw Van Veldhoven mij vraagt. Ik kan haar bericht doorgeven, maar ik wil zuiverheid betrachten in mijn rol.

Mevrouw **De Boer** (VVD): We constateren dat er per 1 mei een paar honderdduizend abbonementhouders op straat staan omdat die contracten eenzijdig zijn opgezegd. Dus er gaat echt een probleem ontstaan. Ik ben blij dat de Staatssecretaris in gesprek gaat, maar hoe gaan wij hier in de toekomst mee om? De contracten van aanbieders van zakelijke mobiliteitskaarten zijn eenzijdig opgezegd. Hoe gaat de Staatssecretaris vanuit haar systeemverantwoordelijkheid, vanuit de wetgeving borgen dat ook deze aanbieders toegang hebben tot de ov-markt?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb al gezegd dat ik doorzettingsmacht heb voor producten en tarieven. Die wet ligt bij de Kamer. Ik weet niet of dat contract eenzijdig is opgezegd. Ik weet niet hoe dat is gegaan. Ik heb die informatie niet. Dit zijn twee partijen: de een krijgt een product, de ander biedt een product aan. Ik zal met de partijen contact opnemen. Ik zal de NS daarover bevragen. Volgende week is daar een gesprek over. Dan zal ik daarnaar kijken, maar als er een legitieme handeling is verricht en daar een nieuw product uit komt – ik heb ook geen idee welke vervolgspraken er zijn – dan lijkt het mij wat prematuur om daar al zaken over te melden.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Het is mij niet helder waar wij, overeenkomstig de motie die ik samen met de ChristenUnie heb ingediend, borgen dat de markt toegankelijk blijft voor zakelijke kaartaanbieders. Ik zal vanmiddag waarschijnlijk een motie indienen om in de concessie van de NS alvast te borgen dat zij in gesprek gaan met die andere aanbieders, want ik weet niet waar wij dat moeten regelen. Ik constateer dat er vanaf 1 mei 100.000 abbonementhouders op straat staan, die niet meer kunnen reizen. Er zit een heel groot probleem aan te komen. Ik ben blij dat de Staatssecretaris

in gesprek gaat en gebruik gaat maken van haar doorzettingsmacht. Maar is het helder waar wij willen uitkomen? Willen wij borgen dat die 100.000 abonneementhouders niet op straat staan? Dat moet natuurlijk het doel zijn.

De **voorzitter**: Als u praat over het indienen van een motie, hebt u het dan over het VAO over de concessie van vanmiddag?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ja.

De **voorzitter**: Oké. Dat is helder.

Staatssecretaris **Mansveld**: Er is geen enkel verband tussen de concessie en de mobiliteitsmix. Dat verband is er niet. Ik kan via het wetsvoorstel regels stellen aan de toegang tot de markt, niet via de concessie. De concessie gaat over het vervoer. Ik vind het belangrijk dat, als er tussen twee partijen een conflict ontstaat over 100.000 reizigers, we daarnaar gaan kijken. De concessie is absoluut niet de weg die je daarbij moet gaan. Als ik in wil grijpen, kan ik dat gewoon via de wet doen. Over producten en tarieven hebben we uitgebreid afspraken gemaakt. De wet ligt in de Kamer. Dat is de weg om te gaan.

De **voorzitter**: Gaat u verder met het beantwoorden van de vragen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dan kom ik op de herpositionering van TLS.

De **voorzitter**: Sorry, er is toch nog een interruptie. U reageert wel laat, mevrouw Van Tongeren. Ik sta het toe, maar niet met vreugde.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik stel deze vraag ook niet met vreugde. Als de Staatssecretaris zegt dat het niet in de concessie geregeld moet worden, zoals we vandaag met een motie zouden kunnen doen, is zij dan bereid om ons volgende week na dat overleg een brief te sturen? Wij willen graag dat daar twee punten in behandeld worden. Ten eerste: hoe gaat het verder met de ACM en het toegankelijk houden van de markt? Dat is het algemene punt waarover ook mevrouw Van Veldhoven sprak. Ten tweede: hoe gaat het met die 200.000 kaarthouders, onder wie mensen van de Rabobank, Bureau Jeugdzorg en zo'n 100.000 man rijkspersoneel? We hebben dus een acuut en specifiek probleem en een algemener probleem. Als de Staatssecretaris zo'n brief kan toezeggen voor na het gesprek van volgende week, dan is zij verder van mij af en komen er ook geen moties op dit terrein van GroenLinks.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb net toegezegd dat ik in gesprek ben met de ACM over haar toezichthoudende rol. Ik denk dat dat belangrijk is. We moeten dat niet per geval gaan doen. Ik wil in de breedte met de ACM praten over de toezichthoudende rol die zij nu niet heeft. Ik wil ook weten hoe de ACM daar zelf in staat. De ACM gaat immers over haar eigen onafhankelijke rol. Ik denk dat het heel goed is als we het daarover hebben en bekijken of we tot een afspraak kunnen komen, of in ieder geval tot een inzicht dat duidelijkheid geeft over de ACM en haar toezichthoudende rol. Ik ga niet over de moties, maar dit is de toezegging die ik doe. Volgende week heb ik een gesprek met de NS en Mobility Mixx, in het belang van de reiziger. Dan bespreken we wat er aan de hand is en hoe we het gaan oplossen. Er is een probleem gesignaleerd, maar we weten nog niet welke omvang het heeft en welke stappen we moeten zetten. Dus om nu al woorden als «concessie» en «wet» te laten vallen ... Ik wil volgende week eerst graag horen wat er aan de hand is en of er zicht is op een oplossing. Dat is volgens mij de eerste stap die we moeten zetten. Dat zeg ik toe; die afspraak is gemaakt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik ben blij met de toezegging over dat gesprek en met het feit dat er een brede terugkoppeling komt. Mijn enige aanvullende vraag is of er specifiek gemeld kan worden hoe het zit met de 200.000 reizigers en hun vervoersproblematiek. De reden dat wij elkaar een beetje aan zitten te kijken, is het feit dat de Kamer vandaag de laatste mogelijkheid heeft om de concessie te beïnvloeden. Als we die kans laten lopen, is die mogelijkheid er niet meer.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik wil toch nog graag iets vertellen over de concessie. We zijn daar al heel lang mee bezig. Er zijn een heleboel dingen die mensen vastgelegd willen hebben in de concessie. Ik heb daar ook met mevrouw Dik-Faber al een paar stevige debatten over gevoerd. Dit loopt niet via de concessie. Dit gaat over producten en tarieven en dat gaat via de wet, en dat wetsvoorstel ligt nu in de Kamer. Het is belangrijk dat we de concessie zuiver en op hoofdlijnen houden. Dit staat daar los van. Ik vind het belangrijk dat we met de concessie een kader stellen waarbinnen dingen kunnen gebeuren. Ik snap dat de Kamer duidelijkheid wil over een aantal punten; onder anderen mevrouw Van Veldhoven had gisteren een vraag waarover ik vanochtend nog een brief heb gestuurd. Het is belangrijk dat we de kaders goed stellen waarbinnen we verder kunnen gaan bewegen. Het is niet zo, zeker niet in dit geval, dat dit vandaag in het VAO over de concessie geregeld moet worden omdat het anders niet goed komt. Ik ben blijkbaar niet overtuigend genoeg, maar meer dan dit kan ik niet zeggen.

De **voorzitter**: Dit antwoord is in ieder geval klip-en-klaar, en dat geldt ongetwijfeld ook voor de andere antwoorden op de gestelde vragen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dan kom ik nu echt op de herpositionering van TLS. Ook daar zijn we al lang mee bezig. Alle vervoerders zijn hierbij betrokken. Ik vind dat we dit zo neer moeten zetten dat het er goed staat. De leden van TLS, of van de coöperatie, moeten gezamenlijk voortgaan. Er zijn verschillende vormen van samenwerking onderzocht, zoals de Kamer weet. De betrokken partijen hebben mij inmiddels laten weten dat zij twee intentieverklaringen hebben getekend over de oprichting van een coöperatie, de overname van de aandelen van TLS en de wijze van financiering ervan. Die intentieverklaringen zullen verder worden uitgewerkt in concrete financiële en juridische zaken. Als partijen hierover overeenstemming hebben bereikt, wordt de op te richten coöperatie de nieuwe eigenaar van TLS. De partijen streven ernaar dat 1 januari a.s. gereed te hebben.

De heer De Rouwe heeft gesproken over het betrekken van – daar zijn ze! – de consumentenorganisaties. Ik vind het echt heel erg belangrijk dat reizigers betrokken worden bij de toekomst van het ov, vormen van betalen en de innovaties die daarmee gepaard gaan. De reizigers zijn immers mensen uit de samenleving, die zich ontwikkelt met alle initiatieven, internetontwikkelingen en apps van dien. Daarom vind ik het ook belangrijk dat het innovatieproces onder de vleugels van het NOVB wordt uitgevoerd. Alle spelers zijn hierbij betrokken: vervoerders, alle overheden, consumentenorganisaties, TLS en experts. De reizigerservaringen worden aan de voorkant van de innovatieprocessen betrokken doordat het traject via het NOVB loopt. Hoewel de voorzitter liever heeft dat ik het woord niet gebruik, zeg ik toch dat het gaat om user experience. Onderzoek van bijvoorbeeld de TU Delft wordt hier ook bij betrokken. Ik vind het belangrijk dat de reizigersorganisaties en de consumenten een plek hebben. Ik heb het gisteren even gehad over passagiersrecht en de vraag hoe dingen geborgd zijn bij het spoor. Ik ben het met de leden eens dat we daar elke keer goed naar moeten kijken, maar we hebben de regionale spoortafels en daarbij zijn de consumentenorganisaties betrokken. In alle processen heb ik geprobeerd de consumentenorgani-

saties en de reizigersbelangen te verankeren. Als de Kamer of ik constateren dat dit niet goed gaat, moet het zo worden bijgebogen dat dit het wel geval is en blijft, maar ik heb de indruk dat de consumentenorganisaties en de reizigersorganisaties op dit moment daar niet over klagen. Ik ben er actief mee in gesprek. Ik denk ook niet dat het zover moet komen dat er geklaagd wordt. Dit is de goede weg, maar ik ben het met de heer De Rouwe eens dat we daar iedere keer weer alert op moeten zijn, niet alleen op hoe ze betrokken worden, maar ook op de manier waarop zaken geborgd worden. Dit is vergelijkbaar met hoe het in de luchtvaart gebeurt, al is het daar wat prominenter.

Dan kom ik op de scholierenkorting. Er wordt binnen het product- en tarievenhuis ook gekeken naar doelgroepenkortingen. Dat geldt ook voor scholieren. Daarbij moet goed bekeken worden of dat nodig is voor de trein. Ik wil daar niet op vooruitlopen. In de NOVB-agenda wordt verwacht dat in het voorjaar van 2015 zicht is op een manier om daarmee om te gaan.

Mevrouw Van Veldhoven en mevrouw Van Tongeren vroegen naar de bewaartermijn van de gegevens en de mogelijkheid om die te wissen. Zij dachten dat hun kleinkinderen nog hun reisgeschiedenis zouden kunnen inzien. Dat kan niet, want er is een maximum aan gesteld van achttien maanden. Dat is in samenspraak gegaan met het College bescherming persoonsgegevens, het Ministerie van Financiën, de consumentenorganisaties, de vervoerders en TLS. Deze termijn is bepaald met enerzijds privacycriteria en anderzijds servicedoeleinden in gedachten. De termijn is dus achttien maanden. Er is wel bekeken of dit met één druk op de knop gewist moet kunnen worden, maar dit is de manier waarop het nu geregeld is met al die partijen. Ik ben ervan overtuigd dat doordat al deze partijen er gezamenlijk naar gekeken hebben, vanuit iedere invalshoek alles is geborgd.

Over de poortjes hebben we gisteren een uitgebreide discussie gehad. Ik heb aangegeven hoe ik daarmee om wil gaan. Ik hoop dat ik daar duidelijk over ben geweest. Met name mevrouw Van Veldhoven had daar vragen over. Ik hoop dat ik duidelijk heb gemaakt hoe ik wil omgaan met de poortjes.

Dan kom ik op de taxi-onderwerpen. Er lopen op dit moment een aantal zaken. De nieuwe ontwikkelingen vragen mijns inziens een nieuwe blik op het geheel. Uber neemt in een aantal landen het podium als onderwerp van gesprek. Het gaat ook om een combinatie van wettelijke bepalingen en gedragsaspecten. De komende periode wil ik kijken naar het geheel. Een deel van de wensen van de Tweede Kamer zit al in de wet en die wordt op dit moment geëvalueerd. Een ander deel gaat over afspraken die de sector zelf moet maken. Hierover zal ik gesprekken voeren met de sector. Ik vind het belangrijk dat recente innovaties en de veranderende omgeving daarin worden meegenomen. Ik zal over het geheel – in dat opzicht is het prettig dat de evaluatie nu loopt – die combinatie maken zodat de evaluatie van de wet daar breed bij betrokken wordt. De drie initiatieven die Uber in de markt heeft gezet – UberBlack, UberLux en uberPop – lopen mee in de evaluatie van de wet. De evaluatie wordt door alle ontwikkelingen die er lopen een evaluatie-plus waarbij de omgeving wordt betrokken. Ik vind het belangrijk dat dit zorgvuldig gebeurt.

Op grond van de Wet personenvervoer wordt op dit moment personenvervoer per auto tegen betaling gezien als taxivervoer, en daar is een vergunning voor nodig. Daarnaast stelt de Wp 2000 een aantal eisen aan taxivervoerders ter bescherming van de belangen van de consument, zoals een meter, een boordcomputer, een verplichte ritbon en maximumtarieven. Ook chauffeurs die rijden via Uber moeten dus voldoen aan deze regelgeving, want dat is de huidige regelgeving. Uber heeft drie verschillende initiatieven in de markt gezet. Mijn ministerie is in gesprek met Uber over een van de initiatieven met gekwalificeerde taxichauffeurs en voertuigen om te bekijken waar de wettelijke eisen eventueel knellen. Die

Uberinitiatieven wil ik ook betrekken bij de evaluatie van de taxiwet. Het recentste initiatief is uberPOP, waarbij passagiers via de Uberapp een rit kunnen bestellen bij particuliere bestuurders. Deze particuliere chauffeurs opereren in de meeste gevallen echter zonder te beschikken over een vergunning en een chauffeurskaart. Dat is in strijd met de huidige wet. De ILT beschouwt deze vorm van vervoer door snorders dus ook als illegaal taxivervoer en treedt daartegen op, zoals ik de Kamer bericht heb. In reactie op mevrouw De Boer kan ik dus zeggen dat ik Uber meeneem in de evaluatie van de taxiwet.

De heer Hoogland heeft gezegd dat er ook andere initiatieven zijn, zoals het oude carpoolen, car sharing en andere initiatieven. Die initiatieven worden per geval door de inspectie getoetst. Vaak worden die initiatieven niet beperkt door de taxiwet. Als slechts de kosten van de afschrijving, verzekering, motorrijtuigenbelasting en brandstof, en de onderhouds- en reparatiekosten worden gedeeld, vallen ze niet onder de taxiwet.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd naar een tijdelijke oplossing om de boordcomputer buiten de werkplaats te kunnen updaten. Zoals de Kamer weet wordt er gewerkt aan een aangepaste regeling, want dat heb ik bericht. In de tussentijd loopt tot 1 juni een pilot voor het gebruik van die boordcomputers. Deze periode is te zien als een gewenningsperiode voor de apparatuur en de bijbehorende plichten. In deze periode geldt dus ook een coulanceregeling. Dat wil zeggen dat de overheid rekening houdt met het feit dat alle partijen moeten wennen. De inspectie is de handhaving gestart met de controle van taxi's en boordcomputers en zal die handhaving gaandeweg uitbreiden. Als de nieuwe regels van kracht zijn, krijgen alle boordcomputers een grote update voor de nieuwe werkwijze. We zijn nu met de fabrikant en de Rijksdienst voor het Wegverkeer in gesprek over de vraag hoe alle partijen ervoor kunnen zorgen dat die grote update zo spoedig mogelijk na invoering van de nieuwe regels kan plaatsvinden.

Mevrouw Dik-Faber vroeg naar de mogelijkheid om de ov-chipkaart ook in de taxi te gebruiken. Ik wil het gebruikmaken van de ov-chipkaart betrekken bij de evaluatie van de wet, niet alleen omdat ik de wet evalueer, maar ook omdat ik wil bekijken hoe initiatieven als Uber daarin meegenomen kunnen worden. Daar neem ik dan ook dit punt in mee, zodat ik het in een keer in de breedte kan bekijken. En dat doe ik natuurlijk alleen als mevrouw Dik-Faber mij dat toestaat.

Mevrouw Van Tongeren vroeg wat ik ga doen om het meenemen van hulphonden in taxi's verder te bevorderen en in welk tempo ik dat ga doen. Ik heb de Kamer geïnformeerd over mijn aanpak voor het weigeren van hulphonden. Ik heb besloten landelijke regelgeving op te stellen. Die zal naar verwachting in de tweede helft van 2015 in werking kunnen treden. Ik wil nogmaals benadrukken dat ik dit niet de juiste weg vind, maar dat ik het ook niet acceptabel vind dat honden niet meegenomen worden. Het feit dat we daar nu een wet voor moeten opstellen, is iets waarover sommige mensen maar eens goed moeten nadenken. In de tussentijd blijf ik natuurlijk met alle betrokken partijen in overleg om te zoeken naar praktische oplossingen en lokaal maatwerk.

Mevrouw Van Tongeren vroeg naar de overstap van de taxibranche op elektrisch vervoer, en daarmee prikkelt zij mij een beetje wat betreft mijn andere pet. De gemeenten stimuleren dit. Je ziet dat er steeds meer taxi's elektrisch gaan rijden. Ik weet niet of mevrouw Van Tongeren heeft meegekregen wat Schiphol heeft gedaan, maar daar zijn 100 Tesla's bij gekomen. Helaas kon ik er niet bij zijn toen dat gelanceerd werd, maar dat vind ik echt een geweldig initiatief. In principe is het aan de markt, maar ik zie grote en goede initiatieven zich ontwikkelen.

De heer **Bashir** (SP): Ik had vragen gesteld over de inspectie en het feit dat de inspectie niet optreedt. Uber is een miljardenbedrijf, werd zojuist terecht opgemerkt. De inspectie heeft een aantal boetes opgelegd. We

vinden uberPop met z'n allen een geweldig goed initiatief, maar waarom treedt de inspectie zo laat op als de wet niet gerespecteerd wordt?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb de voortgangsrapportage van de ILT over de aanpak van illegaal taxivervoer kortgeleden naar de Kamer gestuurd. Hieruit blijkt dat de ILT voortvarend aan de slag is met de handhaving en hier ook prioriteit aan geeft. Het is echter niet altijd eenvoudig. In veel gevallen moeten de overtreders op heterdaad betrapt worden. Dat vraagt dus een grote investering van de inspectie en de handhavingspartners. De ILT zal prioriteit blijven geven aan de handhaving, zowel op het reguliere taxivervoer als bij illegaal taxivervoer. Zij werkt hierbij samen met handhavingspartners. Dan moet u denken aan de politie en de belastinginspectie. Dat is wat er gebeurt en waar we actief op zijn.

De heer **Bashir** (SP): De Staatssecretaris zegt dat de inspectie prioriteit gaat geven aan de handhaving. Waarom gaat de Staatssecretaris uberPop niet zelf aanpakken in plaats van de chauffeurs? Zij worden immers in dienst genomen door uberPop. Waarom richt de Staatssecretaris haar pijlen niet daarop? Zolang mensen zich niet aan de wet houden en ook nog gestimuleerd worden om zich niet aan de wet te gaan houden, dan zou ik van de inspectie verwachten dat zij optreedt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Er is recentelijk een optreden geweest van de inspectie samen met het Openbaar Ministerie. Daar ligt ook met name een rol voor het Openbaar Ministerie. Ik kan in mijn hoedanigheid die vraag niet beantwoorden. De ILT werkt daarin samen met het OM. Het OM zal hierin zijn eigen weg gaan.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik weet dat de Staatssecretaris graag naar het openbaar vervoer wil kijken als een deur-tot-deursysteem. Daarbij hoort wat mij betreft ook de taxi. Heb ik goed begrepen dat het gebruik van de ov-chipkaart in de taxi wordt meegenomen in de evaluatie van de taxiwet? Volgens mij hebben we een en ander al geregeld, maar dan in de Wet personenvervoer. Ik hoor graag een principiële uitspraak van de Staatssecretaris. Is zij van mening dat we dit gewoon moeten regelen? Er is immers een amendement over aangenomen. Ze zegt dat er een evaluatie komt, maar wat is nu haar persoonlijke mening hierover? Als je echt van deur tot deur wilt reizen, en je vindt dat de taxi erbij hoort, dan moet je de ov-chipkaart daar toch bij betrekken?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zit hier als systeemverantwoordelijke en concessieverlener. Over een heleboel dingen heb ik ook een persoonlijke mening. Ik probeerde het net ook uit te leggen. Ik probeer uw vraag niet te plaatsen in het kader van de evaluatie van de taxiwet, maar in het volgende kader. Als we toch naar het geheel kijken, ook naar nieuwe ontwikkelingen, naar Uber en naar een manier waarop we die dingen bij elkaar kunnen voegen, dan lijkt het mij goed dat we dit thema in dat geheel meenemen. Dat is niet alleen een kwestie van een of-vraag. Ik heb al even verteld hoe ik naar de toekomst kijk. Uiteindelijk hoop ik dat er een basis is, dat er heel veel takken zijn en dat alles kan. Maar de vraag is hoe we dat plaatsen in relatie tot de taxi's en de taxiwet. Dat wil ik graag in het grote geheel meenemen. Dat is mijn antwoord. Ik kan wel een persoonlijke mening geven, maar ik denk niet dat die hier relevant is.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Dat kan ik wel een beetje begrijpen, maar wat ik niet begrijp is het volgende. Waarom wordt een amendement op de Wet personenvervoer dat het mogelijk maakt om de ov-chipkaart in de taxi te gebruiken, meegenomen in het kader van de evaluatie van de taxiwet? De Staatssecretaris is ook voorstander van reizen van deur tot



deur. De Staatssecretaris heeft de Wet personenvervoer en kan het mogelijk maken dat de ov-chipkaart gebruikt wordt in de taxi. Waarom doen we dat dan niet met elkaar?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ga het nog een keer proberen te zeggen. Ik gebruik het moment van de evaluatie van de wet om aan het taxi-vraagstuk een aantal onderwerpen toe te voegen. Hoe gaan we om met een veranderende omgeving? Hoe gaan we om met allerlei initiatieven? Hoe kunnen we die bij elkaar brengen? Een daarvan is betaling met de ov-chipkaart in het taxivervoer. Ik wil helemaal niet onwelwillend overkomen, maar ik wil het in een iets breder kader plaatsen. Omdat de wet geëvalueerd wordt en we naar nieuwe initiatieven als Uber kijken, wil ik in de breedte naar wetten kijken. Dan kan ik kijken naar alle betrokken partijen. Dit is niet iets wat zonder de branche of zonder de betrokken partijen geregeld kan worden.

Dan kom ik op de Waddeneilanden. Ik vond dat wel een goede vraag van de heer De Rouwe. Ook die wil ik meenemen in de evaluatie van de wet waarin ik het taxigeheel van Nederland bekijk. Er leven gewoon veel vragen op het gebied van de taxi. Ik denk dat het goed is als we bekijken hoe we daar op de Waddeneilanden mee omgaan.

Dan heb ik nog een paar overige punten. Mevrouw De Boer zei dat wat haar betreft de kosten van de pilot met snelwegbussen te hoog waren. De pilot met snelwegbussen is gestart naar aanleiding van een door de Kamer ingediende motie om die pilot te houden. Die motie is door mijn voorgangers ondersteund. Uit een tussenevaluatie komt naar voren dat de bussen goed worden gewaardeerd door de reizigers. Zoals gemeld vindt na afloop van de pilot een uitgebreide evaluatie plaats, waarover ik de Kamer volgend jaar informeer. Maar ik wil eerst de pilot afmaken en dan bekijken of ik over het geheel conclusies kan trekken. Die zal ik delen met de Kamer.

Mevrouw De Boer heeft ook gevraagd waarom we niet investeren in particuliere initiatieven in plaats van in een snelwegbus. Zij noemde daarbij de buslijn tussen Brussel en Düsseldorf. Volgens mij zijn er in het noorden ook wat lijnen. Er staat de branche natuurlijk helemaal niets in de weg om hiertoe initiatieven te nemen. Daarover kunnen bedrijven met regionale overheden in overleg treden. Er zijn geen wettelijke drempels. Ik weet dat die initiatieven er zijn; mevrouw De Boer noemde ze ook. Er is wettelijk ook niet gemaximeerd hoeveel stops een bus heeft. Volgend jaar komt dus de evaluatie. Verder staat het partijen vrij om zaken te regelen.

Dan kom ik op de P+R. Dat is een succes. Toen er een P+R werd aangelegd, dacht ik: komt die grote asfaltvlakte ooit vol? Drie weken later was dat gewoon het geval. Dat is wel indrukwekkend om te zien. Er zijn ruim 8.000 plaatsen gerealiseerd. 4.000 zijn er nog in aanbouw of in voorbereiding. Er worden bij meer dan 100 stations P+R's gerealiseerd.

Provincies en gemeenten kunnen tot 31 december een aanvraag indienen. Mijn verwachting is dat er uiteindelijk 12.000 tot 15.000 plaatsen gerealiseerd gaan worden. Is het budget toereikend? Ja. De maatregel is in 2008 gestart als onderdeel van het actieplan Groei op het spoor. Bij de start was de verwachting 7.500 plaatsen. Als je nu ziet dat de verwachting tussen de 12.000 en 15.000 plaatsen ligt, dan is dat succesvol te noemen.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd hoe we werken aan de verbetering van informatievoorziening aan internationale reizigers. Op Schiphol werken we hier actief aan. Dat is eigenlijk meegenomen in het kader van de problematiek rondom de Schipholtunnel. Hoe gaan we met z'n allen om met die problematiek? Een van de punten was de informatievoorziening. Dat werd gelijk breder opgepakt. Welke behoefte aan informatie is er op Schiphol? Een aantal dingen zijn daadwerkelijk gebeurd, bijvoorbeeld aan borden en het gemakkaartje. Het heeft de volle aandacht. Doordat door het verhaal van de Schipholtunnel de provincie, de gemeente, KLM, Schiphol, ProRail en NS bij elkaar zaten en het zo

duidelijk was, heeft dat dus een soort olievlekwerking gehad op allerlei informatievraagstukken op Schiphol. Het blijft mijn volle aandacht houden, want daar komen zo veel mensen per dag dat het belangrijk is dat een enthousiaste reiziger die geen Nederlands of Engels spreekt er toch moeiteloos doorheen rolt.

De **voorzitter**: Dan is het nu tijd voor de tweede termijn. Ik geef de leden een minuut spreektijd, zonder de mogelijkheid tot interrupties.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Daar heb ik me niet op kunnen voorbereiden, voorzitter.

De **voorzitter**: U bent heel professioneel; u kunt dat.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Het is goed dat we die kaart gaan doorontwikkelen. Ik zie dat de Staatssecretaris die intentie ook heeft. Ik merk wel dat er aan deze kant van de tafel verschillende gradaties van tevredenheid zijn. Wij vinden de ov-chipkaart in zijn huidige vorm onvoldoende. Er is veel ruimte voor verbetering. Ik constateer dat de Staatssecretaris dit gaat aanmelden bij de NOVB-tafel. Hoe gaan we betalen met onze mobiel? Hoe ga je betalen met je bankpas? Hoe kun je betalen op rekening? In mijn eerste termijn kwam ik er niet meer aan toe, maar ik ben blij dat het nu voor blinden en slechtzienden gelukkig geregeld is. Het kán dus wel. Ik constateer dat andere vervoerders op hun beurt bezig zijn met een pilot op alle punten die ik net noemde. Ik ben bang dat we nog wel even moeten wachten voordat de vervoersbedrijven een overeenkomst hebben gesloten binnen TLS. Pas dan kunnen ze met elkaar gaan bekijken hoe zij die pilots uitrollen. Ik constateer toch dat wij aan deze kant van de tafel te weinig doorzettingsmacht hebben, terwijl de verbeteringen met de ov-chipkaart nog moeten plaatsvinden. Ik vind dat een punt van zorg. We wachten dat af.

Over de paaltjes op de stations is door de directie van een groot vervoersbedrijf gezegd dat het voor 1 juli geregeld kan worden. Kunnen we inderdaad voor 1 juli 2015 regelen dat we een single check-in en -out hebben? Technisch kan het, maar de neuzen moeten nog in dezelfde richting.

Dan kom ik op de aanbieder van de zakelijke mobiliteitskaart. Dat vind ik echt een punt van zorg. De Staatssecretaris gaat volgende week in gesprek hierover. Graag ontvangen wij daarvan een terugkoppeling per brief. Anders staan inderdaad 200.000 abonneementhouders op straat en dat moeten we absoluut niet willen.

De **voorzitter**: Ik wilde eigenlijk iets zeggen over paaltjes en het debat van gisteren, maar laat ik dat maar niet doen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ik zou de Staatssecretaris nog willen wijzen op de suggesties van de TU Delft, die een ov-chipkaartafstudeerlab heeft gemaakt; de Staatssecretaris kent het. Daar staan ongelooflijk veel nuttige dingen tussen.

Ik begrijp nog steeds niet dat je moet meewerken aan de overzichten van de NS als je voor onbeperkt reisrecht hebt betaald. Ik zal daar waarschijnlijk een motie over indienen.

Ik begrijp ook niet dat de consument niet zelf zijn reisgeschiedenis kan wissen. Er is een uitspraak van het Europees Hof dat er voor de telecom- en ICT-bedrijven geen grondslag is om hen dat achttien maanden te laten doen. Dus waarom zou dat bij de NS wel zo zijn? Ik heb net in een mail gelezen dat er geen gesprek gepland is voor volgende week met vertegenwoordigers van XXI'mo of Mobility Mixx. Zij zijn zeker bereid om een gesprek te voeren, dus misschien kan dit nog ingepland worden.

De anonieme kaart is wél traceerbaar. Daar zit een unieke code in. Er kan bekeken worden waar die aangeschaft is en hoe ermee gereisd wordt. Bij het aanschaffen kom je iemands bankrekeningnummer te weten en weet je dus wie het is.

Ik doe nogmaals de oproep voor een klachtenmeldpunt naar Amsterdams model voor de taxi. Met de Staatssecretaris ben ik blij dat wij samen optrekken om het taxivervoer snel elektrisch te krijgen. In een volgend overleg zal ik hiervoor met concretere voorstellen komen.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Er zijn vandaag weer heel veel wensen van de Kamer op tafel gekomen voor de verbetering van de ov-chipkaart. Ik vrees echter dat we bij het volgende overleg weer diezelfde wensen op tafel leggen omdat er niets gebeurd is. Dat komt omdat er te veel overlegpartijen betrokken zijn bij een simpel product als een treinkaartje. Dat kunnen we simpel oplossen door de Staatssecretaris gewoon verantwoordelijk te maken en haar op te dragen wat er allemaal moet gebeuren om de ov-chipkaart te verbeteren en ermee aan de slag te gaan. De Staatssecretaris kunnen we daar dan ook op afrekenen. Het liefst zouden we het gewoon zo regelen. Wij zullen daarover wellicht nog een Kameruitspraak vragen, ook al hebben we dat in het verleden al vaker gedaan.

Mijn vraag over de P+R-locaties in Rotterdam is niet beantwoord. Daar wordt opeens geld gevraagd voor het parkeren, terwijl het juist de bedoeling is dat P+R-locaties een goed alternatief zijn.

Verder ben ik ontevreden over het antwoord van de Staatssecretaris over de prijs van de losse ov-chipkaartjes. Daar wordt € 1 voor gevraagd. De Staatssecretaris zegt dat dit de ontwikkelkosten en de bijkomende kosten zijn. Wij hebben echter ook een berekening gemaakt en komen op een veel lager bedrag. Ik denk dat je de kosten gewoon terugverdient als meer mensen gebruikmaken van de trein als de losse ov-chipkaart niet duurder is dan een gewone reis.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording. Ook het CDA ziet graag het feitenrelaas over Mobility Mixx en de NS tegemoet. Het is toch markant dat de overheid een aanbesteding uitzet, er een nieuw bedrijf opstaat dat die aanbesteding wint en dat de NS daar even later kennelijk vanaf kan. Ik vraag me af wat dit gaat inhouden voor de werknemers die in dienst zijn bij de overheid. Daar heerst onzekerheid. Graag krijgen wij de feiten zodat we beter kunnen oordelen.

Dank voor de toezegging om te kijken naar de problemen op de Wadden. Er is sprake van cherrypicking: in de zomer met Oerol is het er erg druk. Dan zie je daar allerlei taxi's. Maar in de winter is er ook behoefte aan vervoer, en dan is er niemand. Mijn suggestie is om samen met de gemeenten naar een oplossing te kijken.

D66 heeft een vraag gesteld die wij ook hadden willen stellen, namelijk over het draadloos updaten van de boordcomputer van taxi's. Het is inderdaad van den gekke dat taxichauffeurs nu worden verplicht naar een RDW-station te gaan, terwijl het technisch mogelijk en haalbaar is om op afstand updates door te voeren. Het kost veel geld. Ik kijk even naar mevrouw Van Veldhoven of die vraag goed beantwoord is, want dat heb ik nu niet helemaal scherp. Zo te zien wel. Dan komt dat goed.

Het CDA blijft zeggen dat het kernprobleem van de ov-chipkaart is dat de consumentenorganisaties niet genoeg betrokken waren in het begin. Ja, we zien dat ze betrokken zijn. Nee, we zien hen nu niet grommen. Maar in de opvolger van TLS, de coöperatie die op zich een goed idee is, ontbreekt opnieuw de reiziger. Ik houd de Staatssecretaris aan haar woorden dat zij hierop blijft letten. Ik vind dat voor dit moment voldoende, maar houd hier wel oog voor, want daarin ging het mis en het dreigt opnieuw mis te gaan door de consument te missen.

De **voorzitter**: In het kader van cultuureducatie het volgende: Oerol is een festival op het eiland Terschelling. We spraken over verschillende eilanden. En Oerol betekent «overal». Zo is het toch, mijnheer De Rouwe?

De heer **De Rouwe** (CDA): Helemaal.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Ik wil me in tweede termijn richten op een onderwerp dat ook al aan de orde is geweest in eerste termijn – over de ov-chipkaart heb ik wel genoeg gehoord en gezegd de afgelopen week – namelijk de invoering van de boordcomputer. Als ik het goed begrijp gaat de Staatssecretaris ervoor zorgen dat het updaten van de boordcomputer buiten de erkende werkplaatsen mogelijk en makkelijker wordt, zoals de heer De Rouwe en mevrouw Van Veldhoven hebben aangegeven. Dat is goed. Als de Staatssecretaris gaat overleggen met de sector, wordt er dan in de tussentijd ook gehandhaafd op de situatie zoals die is? Wanneer zou er een oplossing kunnen zijn? Overleggen kan immers lang duren en in de tussentijd blijft er een spanning bestaan. Graag krijg ik dus nog iets van een deadline.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik heb nog een paar kleine puntjes. De Staatssecretaris zegt dat zij de scholierenkorting voor specifieke doelgroepen zal agenderen bij het NOVB. Dat is prima, maar vervolgens zegt zij dat er in het voorjaar van 2015 zicht is op hoe daarmee om te gaan. Ik denk dat dat te mager is. De ChristenUnie wil dat dit gewoon geregeld wordt.

Op mijn vraag over privacy heb ik het antwoord gemist. Mijn excuses als het antwoord wel gegeven is. Ik zie de Staatssecretaris knikken; dan ga ik dat nog even na.

Ik heb nog even de motie over de ov-chipkaart van de ChristenUnie en de VVD erbij gepakt. Het is gewoon overduidelijk wat de Kamer wil. De motie is aangenomen. De Kamer wil één loket, één tariefsysteem, geen problemen met een dubbel opstaptarief, single check-in en check-out en concessiegrensoverstijgende reisproducten zowel nationaal als internationaal. We willen dat het onder toezicht van de ACM mogelijk wordt dat elke partij vervoer kan aanbieden, capaciteit kan inkopen en/of verrekenen bij de ov-bedrijven, vrij is om deze ingekochte capaciteit aan te bieden tegen zelf vorm te geven reisproducten en prijzen, zoals kilometerbundels met een tarief voor trein, tram en bus et cetera. Het is gewoon overduidelijk. De Staatssecretaris verwijst naar het NOVB en de nieuwe ov-chipwet, maar nu is het moment. Als we het in het NOVB of de ov-chipwet regelen kan de NS altijd een schadeclaim indienen. Ik vind dat we het aan de voorkant goed moeten regelen. Ik zal een motie indienen of moties meetekenen die hierover gaan.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Nieuwenhoven, u kijkt licht vertederd, en ik snap dat. Zei ik «Van Nieuwenhoven»? Excuus!

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik ben helemaal in de war omdat er nog wat nieuwe bezoekers binnenkomen.

De **voorzitter**: Dat zag ik ook. Excuses voor de verwarring rond de naam. Ga uw gang.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de antwoorden. Ik ben blij dat zij helder heeft uitgesproken dat zij openstaat voor nieuwe technologieën, dat zij in het belang van de reiziger de reis van deur tot deur wil verbeteren en daarom de pilots komend jaar verder wil uitrollen, dat we daar volgend jaar rond deze tijd een brief over krijgen, zodat we dan weten wat we nog kunnen doen voor de reiziger, en dat zij ook ziet dat een student die met de trein reist misschien andere

wensen heeft dan een oma, en dat het de uitdaging is om aan al die wensen tegemoet te komen.

Ik heb nog een paar korte vragen. Het uitprinten van een e-ticket moet toch verleden tijd zijn? Daarover hoor ik graag nog een helder statement van de Staatssecretaris.

Dan de kwestie van de zakelijke kaarten. Ik wil helemaal niet dat de Staatssecretaris op basis van één bericht in de pers direct zelf gaat ingrijpen in een contract tussen bedrijven; dat zou van de gekke zijn. Ik vind het goed dat zij het gesprek aangaat. Doe het dan wel met beide kanten, zeg ik in navolging van collega's. Ik ben blij dat zij het geluid uit de Kamer wil doorgeleiden naar de ACM. Het kan wellicht helpen bij haar gesprekken als zij vanuit de concurrentiepositiekwestie een analyse krijgt van de ACM waaruit blijkt hoe die de zaken beziet.

Dank voor de coulanceregeling inzake het updaten van de boordcomputer. Internationaal betere service? Niet alleen op Schiphol, zou ik zeggen. Op Amsterdam Centraal en in Utrecht, Leiden, Delft en op andere plekken lopen gelukkig veel buitenlandse toeristen. Laat de trein voor hen een aantrekkelijk alternatief zijn.

Ik had gevraagd of de Staatssecretaris wat betreft Uber ook naar de buitenlandse regelgeving wil kijken en naar hoe we daarvan kunnen leren.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Dat laatste wil ik bevestigen. Ik vind het belangrijk om te bekijken hoe het in andere landen in Europa is geregeld. Het is gratis informatie die soms heel nieuwe inzichten kan bieden. Ook in andere landen is inmiddels ervaring met Uber opgedaan. Ik wil even ingaan op mevrouw De Boer en mevrouw Dik-Faber. Zij lazen hun motie opnieuw voor, maar alle onderwerpen die daarin staan, zijn geadresseerd. Ik wil nogmaals melden dat hetgeen we bereikt hebben, met vallen en opstaan bereikt is, maar er ligt een ov-chipkaart die een hoge waardering heeft. We moeten bij het doorontwikkelen tempo en deadlines niet tot ons doel maken, maar steeds bekijken of we kunnen leveren wat we willen leveren. Ik vind het heel prettig dat er wordt gezegd dat ik alle doorzettingsmacht mag hebben op een aantal punten, maar het zijn partijen die het moeten doen. Ik doel dan op reizigers-, bus- en tramorganisaties. Die moeten het samen gaan doen. Ik wil echt benadrukken dat ik niet deadlinegestuurd, maar inhoudelijk en testproof wil werken. Bij alle punten die in de motie staan, zullen we steeds moeten bekijken of elke stap ertoe leidt dat de waardering een 7,6 of hoger wordt. Naar aanleiding van het onderzoek van de ANWB en de consumentenorganisaties waar het bedrag van 16 miljoen uit kwam, hebben we met partijen bij elkaar gezeten. Dan zie je dat er in twee, drie overleggen constructief weer een aantal dingen op tafel komt. Dat is de weg om te gaan. Daar moet het gebeuren. Ik begrijp dat mevrouw Dik tempo wil en ik heb ook gezegd dat het haar siert, maar deadlinegestuurd werken aan dit project en daarmee de waardering eerder omlaag dan omhoog helpen, wil ik niet. Alle punten uit de motie staan op de agenda en we zijn daarmee bezig. Voorzitter, ik wilde dit even in zijn algemeenheid gezegd hebben.

De **voorzitter**: Volgens mij is de boodschap luid en duidelijk en kunt u door met het beantwoorden van de andere vragen.

Staatssecretaris **Mansveld**: De pilot met de single check-in en single check-out gaat lopen. Ik hoorde dat het voor 1 juli geregeld moet zijn. Dit is nou typisch zo'n voorbeeld. Willen we dat gaan doen? Hoe gaan we dat doen? De heer Meijdam heeft onderzoek gedaan. De voorwaarde van Meijdam was: los eerst een paar problemen op voordat je hiernaar gaat kijken. Dat proberen we uit te werken en zo goed en grondig mogelijk te doen om uiteindelijk op weg te gaan naar dat doel. Ik ben blij dat er een pilot gaat komen en ik heb alle vertrouwen in de samenwerking van de

partijen binnen het spoor. Als ik dat vertrouwen niet heb, zal ik, waar mogelijk, ingrijpen om het vertrouwen te herstellen. Ik heb ook doorzettingsmacht in de wet die voorligt; dat heb ik ook aangegeven.

De heer De Rouwe heeft gevraagd waar de reiziger in het systeem zit. Daar hebben we het uitgebreid over gehad. Ik zal mijn woord nakomen. Mevrouw De Boer vroeg naar de pilots. Over de pilots heb ik net in het algemeen eigenlijk al gesproken.

Gaat het paaltjeswoud voor 1 juli weg? Aha, dat was de deadline van 1 juli. Mensen kunnen roepen dat dit gaat, maar dat is niet realistisch. De paaltjes zijn er gekomen. In het verleden heeft elke vervoerder eigen paaltjes neergezet. De pilot omtrent single check-in en check-out gaat starten. Daar ben ik blij mee. Ik wil eerst de pilot en dan de uitrol. Ik kan mij helaas niet confirmeren aan een deadline daarvoor.

Mevrouw Van Veldhoven zei dat het uitprinten van e-tickets verleden tijd moet zijn. Ik print soms nog graag iets uit omdat ik het dan kan vasthouden en kan voelen, maar dat is vaak al niet meer nodig. Bij een aantal reizigers is er echter wel de behoefte om het uit te kunnen printen en iets te kunnen vasthouden. Ik kan me voorstellen dat er een en-en-situatie kan ontstaan. Dat zal ik meenemen op die manier.

Over de scholierenkorting heb ik al eerder gezegd dat die onderdeel is van het producten- en tarievenhuis. Er moet ook bekeken worden wat de kosten zijn en wat niet. Die berekeningen kosten tijd. Ik heb zeker niet de indruk willen wekken dat ik dit terzijde schuif, maar we hebben stappen nodig om daarin verder te gaan.

De heer Bashir sprak nog over de € 1. Ik heb al uitgelegd dat het de businesscase van de NS is. Daar komt een bedrag van € 1 uit. Hij heeft blijkbaar een andere berekening. Ik heb geen reden om te twijfelen aan de businesscase van de NS.

Dan kom ik op de P+R in Rotterdam. Bij veel stations is P+R gratis en krijgen passagiers korting op aansluitend openbaar vervoer. De gemeenten voeren daar beleid op. Ik ben het met de heer Bashir eens dat P+R een succes is en dat het ook toegankelijk moet zijn. Ik wacht af wat Rotterdam gaat doen. Ik vind het primair echter aan de gemeenten om daar besluiten over te nemen.

Ik heb gezegd dat er volgende week overleg is. Dat is met Binnenlandse Zaken als opdrachtgever van de Mobility Mixx. Ook is er nader overleg met de NS. Met de zakelijke kaartaanbieders is nog geen afspraak gepland, maar die zal ook op korte termijn worden gepland. Op die manier is dat ingericht. Maakt u zich geen zorgen, want de boodschap is helder bij mij aangekomen.

De heer Bashir vroeg nog waarom Uber als bedrijf niet wordt aangepakt. Ik heb al aangegeven dat het Openbaar Ministerie ook zijn weg gaat. De inspectie is daarnaast een bestuursrechtelijk traject gestart. Ook naar het bedrijf wordt dus gekeken.

De heer Hoogland sprak nog over de boordcomputers. Ik dacht dat ik daar duidelijk over was geweest. Ik heb een toelichting gegeven op de gewenningsperiode tot juni 2015. In deze periode geldt ook het coulancebeleid. De ILT start met handhaven op de aanwezigheid van de boordcomputer en breidt dit geleidelijk uit. Ik verwacht dat de nieuwe regeling uiterlijk 1 juni is ingevoerd.

Mevrouw Van Veldhoven sprak nog over de buitenlandse reiziger, ook op Amsterdam Centraal. Ik deel haar ambitie en vind het heel belangrijk. De les van eenduidige informatie is ook wel helder. Ik ben recentelijk naar New York gevlogen waar Schiphol een pier beheert binnen een vliegveld. Het is heel bijzonder dat alles daar exact hetzelfde is als op Schiphol. Ik denk dat mevrouw Van Veldhoven dezelfde ervaring heeft gehad. Dan is het ook heel helder hoe belangrijk eenduidigheid van communicatie is. Ik vind dit dus een heel terecht punt.

Het rapport van de TU Delft dat mevrouw Van Tongeren noemde, ken ik inderdaad.

De **voorzitter**: Er zou nog sprake kunnen zijn van een enkele onbeantwoorde vraag, maar de lijst bekijkende kan dat nauwelijks veel zijn. Mevrouw De Boer stak echter haar vinger op, maar dat kan ook vanwege iets anders zijn.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb inderdaad een vraag. Gezien de tijd is daar misschien nog wel ruimte voor. Ik hecht eraan dat we hier haalbare doelen stellen. De Staatssecretaris zegt dat 1 juli onhaalbaar is voor de single check-in en check-out. Er is nu een pilot gaande. Wat zou wel haalbaar kunnen zijn? Ik vind namelijk wel dat we daarnaar moeten streven.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dit is precies wat ik wil vermijden. Ik begrijp dat de gedachte is dat er een punt is waarop we iets realiseren als er een deadline is, maar ik wil vermijden dat er een deadline genoemd wordt, we daarnaartoe werken en vergeten te kijken naar de grondigheid en daarmee schade toebrengen aan de ov-chipkaart. Mevrouw De Boer kent mijn ambitie. Zij weet dat er een pilot gaat lopen. Zij kent ons gezamenlijke doel. Ik deel die ambitie en dat doel. Ik wil daar nu geen deadline aan hangen. Het is een pilot die gaat lopen. Ik denk dat we aan het einde van de pilot moeten bekijken wat het effect is en waar de problemen zijn, maar ik wijs ook op het rapport-Meijdam, en ik probeer die volgorde aan te houden.

De **voorzitter**: Dan zijn we ongeveer aan het einde van dit AO en wil ik de toezeggingen van de Staatssecretaris met de leden doornemen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De Staatssecretaris heeft weliswaar geknikt naar mij naar aanleiding van een van mijn vragen, maar ik vroeg me af of zij expliciet heeft toegezegd dat ze met XXI<sup>mo</sup> in gesprek zal gaan.

De **voorzitter**: Was het een knik van links naar rechts of van achter naar voren? Was het ja of nee?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Precies. Laat de Staatssecretaris daar nog even helderheid over geven. Gaat zij niet alleen met de NS, maar ook met de andere partijen in gesprek over de zakelijke kaarthouders?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja, zeker.

De **voorzitter**: Dat is een toezegging. Verder zijn de volgende toezeggingen gedaan door de Staatssecretaris.

- De Staatssecretaris bericht de Kamer schriftelijk over het resultaat van het overleg in het NOVB over een automatische melding bij een incomplete transactie.
- De Staatssecretaris vraagt de vervoerders om voor de begroting voor 2016 in de voortgangsrapportage NOVB te rapporteren over deur-tot-deurpilots met de ov-chipkaart.
- De Staatssecretaris bericht de Kamer schriftelijk over de vraag van het lid Bashir van de SP over eventuele dubbele betaling bij grensoverschrijdende reizen.
- De Staatssecretaris bericht de Kamer schriftelijk over het opzeggen van Mobility Mixxcontracten door NS en ze brengt het verzoek over naar de ACM om naar deze kwestie te kijken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Die pilots gingen niet alleen over de ov-chipkaart, maar ook over mobiel betalen en dergelijke. Het is dus wat breder dan alleen de ov-chipkaart.

De **voorzitter**: Waarvan akte.

De heer **De Rouwe** (CDA): Er is een goede toezegging gedaan om het Waddenvervoer en de taxi mee te nemen in de evaluatie. Dat was nog niet eerder toegezegd, dus daar ben ik blij mee.

De **voorzitter**: We waren ervan uitgegaan dat het als onderdeel van de evaluatie sowieso zou terugkeren naar de Kamer. Maar als u dat anders wilt interpreteren dan is die toezegging bij dezen gedaan.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Er is nog niet gesproken over een VAO ...

De **voorzitter**: Dat wilde ik net gaan aankondigen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik kondig hierbij aan dat ik een VAO overweeg.

De **voorzitter**: Het spijt mij heel erg voor u, maar mevrouw Van Tongeren heeft al eerder in dit debat een VAO aangevraagd. Dat betekent dat mevrouw Van Tongeren de eerste spreker is. Ik vermoed dat u zomaar de tweede zou kunnen zijn. Dat VAO vindt plaats na het herfstreces.

De heer **Hoogland** (PvdA): Waren dit de toezeggingen?

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dan zou ik willen vragen hoe het zit met de toezegging om iets te gaan doen met de € 2,50 richting het NOVb. Daar is nog een toezegging over gedaan, als ik het goed heb. Volgens mij is er ook een toezegging gedaan – of die zojuist is opgelezen of dat ik die heb gemist, laat ik even in het midden – over de coulanceregeling BCT, namelijk dat er voor 1 juni een nieuwe regeling ingevoerd wordt. Of is dat ergens anders al toegezegd?

De **voorzitter**: Precies. Dat is al ergens anders toegezegd. Daarom formuleren wij die toezegging hier niet. Als we dat wel zouden doen, krijgen we echt een enorme lijst van toezeggingen. Dan gaat u met zo'n grote rugzak succesverhalen naar huis; dat wilt u niet eens. Maar het is uitstekend dat u het navraagt. Het is work in progress. Ik dank iedereen hartelijk voor zijn aanwezigheid: de Staatssecretaris, haar staf en de mensen op de publieke tribune.

Sluiting 12.50 uur.



## **Volledige agenda**

- 1. Aanbieding van de eerste voortgangsrapportage van het Nationaal Openbaar Vervoerberaad (NOVB)  
Kamerstuk 23 645, nr. 580 – Brief regering d.d. 13-10-2014  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
- 2. Maatregelen tegengaan incomplete transacties met de OV-chipkaart  
Kamerstuk 23 645, nr. 579 – Brief regering d.d. 11-09-2014  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
- 3. Aanpak reizen op rekening in het OV voor reizigers met visuele beperking  
Kamerstuk 23 645, nr. 572 – Brief regering d.d. 25-04-2014  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
- 4. Toezeggingen Algemeen Overleg OV-chipkaart en taxi gehouden op 6 maart 2014  
Kamerstuk 23 645, nr. 571 – Brief regering d.d. 24-04-2014  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
- 5. Ontwikkelingen binnen het OV betaaldomein  
Kamerstuk 23 645, nr. 577 – Brief regering d.d. 09-07-2014  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
- 6. Introductie eenmalige chipkaart en afschaffen papieren treinkaartje  
Kamerstuk 23 645, nr. 575 – Brief regering d.d. 20-05-2014  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
- 7. Antwoorden op vragen van de commissie over introductie eenmalige chipkaart en afschaffen papieren treinkaartje  
Kamerstuk 23 645, nr. 576 – Brief regering d.d. 24-06-2014  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
- 8. Tussenevaluatie van de landelijke pilot snelwegbussen  
Kamerstuk 23 645, nr. 573 – Brief regering d.d. 12-05-2014  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
- 9. Concessies Waddenveren  
Kamerstuk 33 750 XII, nr. 93 – Brief regering d.d. 26-06-2014  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
- 10. Toezegging AO Waddenveren  
Kamerstuk 33 750 XII, nr. 89 – Brief regering d.d. 12-05-2014  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
- 12. Reglement Raad van Advies concessie Waddenveren West  
Kamerstuk 34 000 XII, nr. 5 – Brief regering d.d. 30-09-2014  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
- 13. Plan van aanpak «Park + Ride»  
Kamerstuk 32 404, nr. 75 – Brief regering d.d. 24-06-2014  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
- 14. Tweede voortgangsrapportage over de aanpak van illegaal taxivervoer  
Kamerstuk 31 521, nr. 75 – Brief regering d.d. 14-04-2014  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*

15. *Uitvoering van de motie van het lid De Mos inzake de rij- en rusttijden voor taxivervoer*

31 521-77 – *Brief regering d.d. 02-06-2014*

*Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*

16. *Boordcomputer Taxi*

Kamerstuk 31 521, nr. 76 – *Brief regering d.d. 12-05-2014*

*Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*

17. *Boordcomputer taxi: faillissement Quipment*

Kamerstuk 31 521, nr. 78 – *Brief regering d.d. 06-06-2014*

*Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*

18. *Gevolgen inzake het faillissement van Quipment, leverancier van boordcomputers taxi (BCT)*

Kamerstuk 31 521, nr. 79 – *Brief regering d.d. 24-06-2014*

*Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*

19. *Aanbieding afschrift van het antwoord op de brief van de heer*

*Douwstra, voorzitter Stichting Taxibelangen Nederland, over de boord-computer taxi*

*Brief regering d.d. 26-05-2014*

*Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*

20. *Boordcomputer taxi: gedupeerde klanten Quipment*

Kamerstuk 31 521, nr. 80 – *Brief regering d.d. 07-10-2014*

*Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*

21. *Hulphond in de taxi*

Kamerstuk 31 521, nr. 81 – *Brief regering d.d. 08-10-2014*

*Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*

22. *Aanbieding derde voortgangsrapportage illegaal taxivervoer*

Kamerstuk 31 521, nr. 82 – *Brief regering d.d. 14-10-2014*

*Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*