

Vergaderjaar 2011–2012

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 515

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 2 augustus 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu en de vaste commissie voor Onderwijs, Cultuur en Wetenschap hebben op 27 juni 2012 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en staatssecretaris Zijlstra van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap over **Openbaar vervoer**.
(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,
Snijder-Hazelhoff

De voorzitter van de vaste commissie voor Onderwijs, Cultuur en
Wetenschap,
Van Bochove

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

Voorzitter: Snijder-Hazelhoff
Griffier: Crijns

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Snijder-Hazelhoff, De Jong, Aptroot, Haverkamp, Bashir, Van Gent, Monasch en Wiegman-van Meppelen Scheppink,

en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en staatssecretaris Zijlstra van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministeries.

De **voorzitter**: Ik heet iedereen welkom bij dit algemeen overleg. De woordvoerders krijgen allemaal vijf à zes minuten spreektijd en mogen één interruptie plegen. Op een zeker moment verlaten wij deze zaal even omdat we in de plenaire zaal een VAO hebben met deze minister en er stemmingen plaatsvinden over het debat dat nu gaande is. De staatssecretaris zal als eerste antwoorden en daarna de minister, zodat hij er niet de hele tijd bij hoeft te zitten.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Vandaag spreken over het openbaar vervoer, een belangrijk onderwerp. Helaas moet ik tijdens dit debat vertrekken omdat ik ook nog bij andere debatten aanwezig moet zijn. Toch wil ik een aantal punten inbrengen.

De PVV heeft herhaaldelijk de oproep gedaan Trans Link Systems (TLS) op te heffen. Het opsplitsen is een eerste stap in de goede richting. De hoge transactiekosten en de discussie over de verdeelsleutel kunnen hierdoor verholpen worden. De ICT-problemen worden er echter niet door opgelost. Aangezien na recente TLS-blunders zich in de media een meerderheid aftekent voor ons eerdere betoog om dit deel onder te brengen bij een onafhankelijk ICT-bedrijf, doe ik hier nogmaals dezelfde oproep. Ik heb dat al eerder in een motie gesteld, maar die motie kon niet rekenen op een meerderheid in de Kamer. Ik heb in de krant gelezen dat partijen die mijn motie eerder niet steunden nu wel bereid zijn om met TLS een andere kant op te gaan. Wij willen TLS in ieder geval opheffen en de boel bij een openbare gunning of aanbesteding naar voren brengen. Graag krijg ik hierop een reactie van de minister.

Wij zijn van mening dat de minister de beslissingsbevoegdheid zou moeten hebben om veranderingen in het ov door te drukken. Wij vinden het goed dat de concessieverleners en de concessieverstrekker de ruimte wordt geboden om er eerst gezamenlijk uit te komen. De praktijk heeft echter uitgewezen dat dit vaak niet lukt. Dan is het in onze ogen aan de minister om die knoop door te hakken. Uiteindelijk is het de belastingbetaler die de rekening betaalt. Het is dus niet meer dan logisch dat zijn vertegenwoordigers, wij als Kamerleden dus, daarover kunnen beslissen. Als wij de minister naar de Kamer roepen omdat we het ergens niet mee eens zijn, kan het niet zo zijn dat de minister zegt dat zij er niet over gaat omdat het decentraal geregeld is et cetera. Wij willen dat de minister kan zeggen welke kant het opgaat. We gaan dan ook niet akkoord met het voorstel van de minister om hiervoor een apart bestuur met een onafhankelijke voorzitter op te richten. Daardoor verbetert er niets aan de slagvaardigheid van de Kamer wat betreft het ov en in het bijzonder de ov-chipkaart. Anders dan de andere partijen werken wij niet mee aan het verstrekken van onnodige en duurbetaalde baantjes.

Wij willen opnieuw benadrukken dat een keiharde aanpak van mogelijke fraudeurs bij het GVB in Amsterdam hard nodig is. Het GVB is de afgelopen tijd veel in het nieuws geweest en er zijn allerlei figuren die er in eerste instantie uit worden gezet, maar vervolgens elders een mooi baantje krijgen. Dat kan dus echt niet. Als je de boel belazerd hebt, moet je strafrechtelijk worden vervolgd. Is de minister het daarmee eens? Kan zij

toezeggen dat bij het GVB een grote schoonmaak gaat plaatsvinden? Zoals het er nu uitziet, kan het niet langer.

De heer **Aptroot** (VVD): De heer De Jong is heel kritisch over het GVB. Dat begrijp ik wel. Het GVB is eigendom van de gemeente Amsterdam. Wij zouden willen dat het GVB zou concurreren met andere bedrijven, want dan zou het zich meer moeten waarmaken. Heeft de heer De Jong spijt van het feit dat hij samen met links heeft besloten dat steden als Amsterdam, Den Haag, Utrecht en Rotterdam hun eigen bedrijfjes mogen houden die niet hoeven te concurreren, hetgeen inteelt, gekke salarissen en het toeschuiven van baantjes oplevert?

De heer **De Jong** (PVV): Zo ken ik de heer Aptroot weer. Ik was even bang dat hij door zijn aanstaande vertrek naar Zoetermeer niet meer de oude zou zijn, maar hij is weer lekker in vorm. Daar houd ik wel van. Wij zijn ontzettend blij met het feit dat de verplichting tot aanbesteding niet meer geldig is. Die gemeenten hoeven niet meer verplicht aan te besteden. Daar zijn we ontzettend blij mee. Als bedrijven er echter een potje van maken, kunnen we nog steeds heel kritisch zijn. Zoals het bij een privaat bedrijf slecht kan gaan, kan het ook bij een gemeentelijk bedrijf slecht gaan. Wij willen een signaal afgeven aan de gemeente Amsterdam, namelijk dat zij de bende daar moet opruimen. We willen van de minister weten wat haar rol daarin kan zijn. We zien dat allerlei mensen bij het GVB er een potje van maken. Zij worden gesanctioneerd, maar krijgen wel ergens anders een fantastisch mooie baan. Dat is toch niet uit te leggen? De belastingbetaler begrijpt daar niets van. Wij begrijpen er ook helemaal niets van. Dat moet gewoon aangepakt worden en dat heeft niets te maken met het al dan niet verplicht stellen van aanbesteding.

De heer **Bashir** (SP): Dat er in Amsterdam kan worden ingegrepen bij het GVB heeft ook te maken met het feit dat het bedrijf eigendom is van de gemeente. Was dat niet het geval geweest, dan zou de minister hebben gezegd dat zij er niet over gaat omdat het een privaat bedrijf is. Ik heb echter een vraag over TLS. Net als de PVV wil de SP TLS opheffen. Wij willen echter de verantwoordelijkheden onderbrengen bij het ministerie. Dan kan de Kamer namelijk zeggenschap daarover uitoefenen. Dan kunnen we de minister opdrachten geven. Waarom kiest de heer De Jong niet voor die richting?

De heer **De Jong** (PVV): De besluitvorming rond TLS over welke kant het op moet met de ov-chipkaart moet bij de minister liggen. Nu gaat het echter over de uitvoering en de technische kant. De verantwoordelijkheid hoort inderdaad bij de minister te liggen, maar de uitvoering daarvan willen wij uitbesteden aan een onafhankelijk ICT-bedrijf. Dat lijkt me nogal logisch. Ik wil van de minister horen wat zij gaat doen, juist omdat er zo veel problemen bij TLS blijven waaraan geen ene mallemoer is gedaan. Onze motie heeft het niet gehaald, maar inmiddels lijkt er een meerderheid voor te zijn. Daarom wil ik graag een VAO aanvragen om opnieuw een motie in te dienen.

De heer **Bashir** (SP): De uitvoering hoeft niet per se door de minister zelf gedaan te worden. Dat kan ook als infrastructuur worden opgevat. Bij de spoorwegen ligt de infrastructuur bij ProRail. Dat is ook eigendom van de Staat. De minister geeft natuurlijk de beleidsdoelen aan, maar de uitvoering wordt door ProRail gedaan. Toch zegt de PVV niet ineens dat we ProRail moeten gaan aanbesteden. Waarom kan hier niet hetzelfde van toepassing zijn? TLS verzorgt de infrastructuur en daarvoor is de minister verantwoordelijk. De minister moet dat gewoon uitvoeren.

De heer **De Jong** (PVV): Volgens mij verschillen de heer Bashir en ik op zich niet zo heel erg van mening. Ik wil graag van de minister horen wat er volgens haar met TLS moet gebeuren. Ik wil dat TLS wordt opgeheven. We moeten er gewoon vanaf. Ik krijg daar blijkbaar steun voor van de heer Bashir; fantastisch. We moeten wel de juiste oplossing vinden. Wij vinden dat TLS moet worden opgeheven. Dan loop je wel tegen enkele problemen op. Die wil ik ondervangen. Daar wil ik graag een reactie van de minister op hebben.

Dan kom ik op de papieren strippenkaart. In allerlei regio's wordt de papieren strippenkaart toch weer opnieuw ingevoerd. De verplichting tot het invoeren van de ov-chipkaart heeft er op sommige plekken in de regio voor gezorgd dat reizigers niet altijd tevreden zijn. Er zijn nog ontzettend veel problemen met de chipkaart. Vanuit regio's krijg ik signalen dat de minister probeert de herinvoering van de papieren strippenkaart te belemmeren. Ik wil dat helemaal niet. Kloppen deze signalen? Wil de minister de regio's laten weten dat zij hun eigen gang mogen gaan wat betreft de papieren strippenkaart?

Ik spoor de minister aan om de problemen rond de ov-chipkaart op te lossen. Ook wat betreft openbaar vervoer en veiligheid is er nog een wereld te winnen. Ik heb gezien dat het aantal incidenten in Amsterdam en in andere steden weer is gestegen. Daar is vandaag nog een nieuwsbericht over verschenen. Hoe gaat de minister dit probleem aanpakken? Daarnaast ben ik ontzettend blij dat door het amendement van de PVV en het CDA tuig een landelijk ov-reisverbod opgelegd kan krijgen. Hulde daarvoor.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Omdat de staatssecretaris van OCW er nu ook bij is, zal ik enkele woorden aan zijn onderwerp wijden, ook al was ik dat in eerste instantie niet van plan. Zijn brief staat vol met argumenten waarom er voor minderjarige mbo'ers geen aparte studiefinanciering en geen aparte reisvoorziening is. Ik vind die redering zo sluitend als wat. Je kunt geen dubbele voordelen krijgen. Wij steunen de staatssecretaris. We zijn blij met de uitbreiding van het reisverbod. Het is goed dat NS ermee gaat beginnen, dat het verbod niet voor één lijn geldt, maar ook voor een hele regio kan gelden en dat er zo veel mogelijk controle en handhaving komt met boetes tot € 3 800 en zelfs hechtenis van maximaal twee maanden. Dat vinden wij prima.

Ik kom op de voortgangsbrief aanvalsplan ov-chipkaart. Er zijn natuurlijk nog genoeg problemen. Veel zaken worden aangepakt en er worden vorderingen geboekt, maar wij krijgen nog steeds klachten over de vervanging van de ov-chipkaart. Dat kan soms tot drie weken duren. Dan zijn mensen echt onthand. Wat kan daaraan gebeuren? Kan de minister in het overleg dat zij met de betrokkenen voert daar nog eens op wijzen? Ik heb ook gelezen dat er voor de zomer van 2012 – dat is dus nu – een reactie zou komen op de motie-Aptroot/Verhoeven over de bewaartermijn van de individuele reisgegevens. Wij pleiten voor een termijn van maximaal drie maanden in plaats van achttien maanden, tenzij de ov-chipkaarthouder zelf kiest voor een langere termijn. Het College bescherming persoonsgegevens zou daarbij betrokken zijn. Daar hecht ik op zich minder aan, want dat vindt het al gauw goed als het om het openbaar vervoer gaat. Wanneer wordt deze toezegging gestand gedaan? Eigenlijk had die brief er al moeten zijn.

Wanneer komt er een definitieve oplossing voor mensen met een functiebeperking? We zouden graag zien dat de Vizirispas of een andere soortgelijke pas straks voor het complete openbaar vervoer te gebruiken is. Het gaat om een kwetsbare groep. Dat anderen weleens een probleem hebben met de ov-chipkaart vind ik vervelend, maar voor mensen met een functiebeperking is het echt essentieel.

Voor het dubbele opstaptarief komen langzamerhand oplossingen. Voor de single check in en check out geldt hetzelfde. Kan er bewaakt worden

hoe het zit met fraude en manipulatie van ov-chipkaarten? Ik hoor er minder over. Wordt dat probleem kleiner nu er een beter beveiligde chip op de nieuwe kaarten zit? Of moeten we ons toch nog zorgen maken? Wij vinden het goed dat er uitgebreid en met veel verschillende partners is nagedacht over de permanente structuur rond TLS. We zijn het ermee eens dat in een structuur alle concessieverleners, alle concessiehouders, vervoerders en de vertegenwoordigers van de reizigers betrokken moeten zijn. Wij het er ook erg over eens dat TLS een onafhankelijke entiteit moet worden, die moet worden losgeweekt van de vier aandeelhouders. Trans Link Systems moet er zijn voor alle betrokkenen, alle vervoerders en alle concessieverleners. Dat kan door het op een andere manier ergens onder te brengen en het los te knippen van de bestaande aandeelhouders die dan op termijn overigens wel het recht hebben om het geld dat zij erin hebben gestopt, eigen vermogen en aanloopverliezen, terug te krijgen. Het voorgestelde systeem heeft drie kamers: kamer 1 voor de concessieverleners, kamer 2 voor de concessiehouders en kamer 3 als gezamenlijke, plenaire kamer, met een adviesraad consumenten en een stichtingsbestuur van twee maal twee leden en een onafhankelijke voorzitter met een stafbureau. Wij vinden dat te ingewikkeld. Wij zijn ook bang dat dit te kostbaar wordt. We zien niets in een aparte stichting met een bestuur en een stafbureau. Ik heb her en der met mensen gesproken. In de regio zijn goede ervaringen opgedaan met de gezamenlijke aanpak, zoals ook in het voorstel zit. Overheden en vervoerders overleggen met elkaar via het Regionaal Openbaar Vervoer Beraad (ROVB). Wat ons betreft krijgen we een landelijk openbaarvervoerberaad. De vervoerders, overheden en concessieverleners kunnen dan een aantal vertegenwoordigers in hun bestuur kiezen. Dat moet geen zwaar opgetuigd bestuur worden, maar gewoon een verlengstuk zijn van hun functioneren voor hun gemeente, provincie, gewest of vervoersbedrijf. We denken dat het op die manier goed kan. Dat landelijk openbaarvervoerberaad geeft dan de richtlijnen voor TLS en zorgt voor toezichthouders en commissarissen voor TLS. Er zou één manco kunnen zijn: wat als men er niet uitkomt? We willen zo'n landelijk openbaarvervoerberaad mét arbitrage. Dat kan een onafhankelijk persoon of een onafhankelijke commissie zijn, wellicht door de minister te benoemen. Als men er onderling niet uitkomt over de tarieven, verrekenmethodieken en de manier waarop het precies moet met TLS – of hoe die club die over de infrastructuur gaat straks ook zal heten – dan zou de arbitragecommissie de knoop moeten doorhakken.

De **voorzitter**: Uw tijd is op.

De heer **Aptroot** (VVD): Maar iedereen luistert zo aandachtig. Toch zal ik afronden. We denken dat dit een eenvoudige structuur kan zijn, zonder extra bezoldigd en zwaar opgetuigd te zijn.

Ik kom op de FENS-rapportages. Wij vinden kwartaalrapportages oncontroleerbaar. Het lijkt of rijp en groen uit die pot wordt gehaald door ProRail en NS. Wij willen een fatsoenlijke rapportage. De minister kan er niets aan doen, want die stuurt ze ook maar door, maar wij willen fatsoenlijke rapportages met een accountantsverklaring. Het gaat om 1,6 mld. en er zit nog zeker 300 mln. in de pot. We willen dat de minister toezicht houdt en ons daar verslag van uitbrengt en dat een aanvraag van tevoren wordt getoetst. Wij denken namelijk dat het toch een beetje een makkelijk graaipotje is voor NS en ProRail.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. We spreken over het aanvalsplan rond de ov-chipkaart. Dat lijkt een militaire operatie. We hebben een kwartiermaker en loopgraven waar mensen in zitten. Alle ingrediënten zijn aanwezig. Wat ons betreft moet het uiteindelijk wel gaan om de Reiziger met een hoofdletter, ongeacht welke oorlogen er achter de schermen gevoerd worden. Het moet gaan over de onderwerpen die zijn benoemd

in de rapportage van kwartiermaker Meijdam. Het gaat om de enkele check in, uniformiteit, harmonisatie, één loket voor klachten en om de toegankelijkheid van het ov voor mensen met een visuele handicap. Over al deze onderwerpen zijn moties ingediend in deze Kamer. Die moties staan nog. Ik ga ervan uit dat de minister het als haar dure plicht ziet om die moties uit te voeren. Graag krijg ik dat nog even bevestigd in dit debat, want je weet het nooit met een demissionair bewindspersoon. Wij gaan ervan uit dat alle afspraken die de Kamer ooit met het kabinet gemaakt heeft, worden uitgevoerd. Normaal gesproken volgt de structuur de inhoud, maar nu vrees ik dat de inhoud de structuur moet gaan volgen. We zullen eerst met elkaar een besluit moeten nemen over de structuur, voordat we bij de inhoud komen die zo belangrijk is voor de Reiziger met een hoofdletter.

Er ligt een aanvalsplan van kwartiermaker Meijdam. Hij heeft enkele zaken benoemd en stelt allerlei kamers en dergelijke voor. Als ik de brief goed lees, is dat gebeurd in overeenstemming met alle betrokkenen in het veld. Graag krijg ik daarvan een bevestiging. Anders dan collega Aptroot heb ik het gevoel dat andere structuren vervangen worden. Er is dus geen sprake van een plus maar van een vervanging van andere systemen. We gaan dus geen extra geld uitgeven, misschien gaan we zelfs efficiënter werken doordat er nog maar op één plek besloten wordt. Dat is een beetje analoog aan de Crisis- en herstelwet. Je neemt één keer een besluit en dat voer je uit. Het is wel belangrijk dat er dan ook doorzettingsmacht is voor die stichting. Staatssecretaris Atsma heeft ooit een geschillencommissie opgericht voor de luchtvaart. Als het daar echt spannend werd, zagen we dat iedereen wegliep. Heeft een besluit van deze stichting straks een bindende werking voor iedereen die daar zit? Of gaan we eerst polderen, dan een besluit nemen en daarna wegllopen? Steunt de minister het aanvalsplan zoals dat nu naar ons toegekomen is? Het is natuurlijk het plan van de heer Meijdam, maar is het ook het plan van de minister? De éénloketgedachte is voor ons heel belangrijk. Als reiziger wil ik niet van het kastje naar de muur gestuurd worden, maar zeker weten dat mijn klacht ergens wordt behandeld.

De bewoordingen uit de brief van de Ombudsman over de ov-jaarkaart, namelijk «ik ga in overleg treden met de vervoerders», vond ik wat zwak. Ik mag er toch van uitgaan dat iemand met een geldig vervoerbewijs geen boete krijgt? Vindt de minister dat ook een belangrijke eis om aan de vervoerders te stellen?

Mensen met een vervoersbewijs, maar zittend in een elektrische rolstoel hebben het buitengewoon lastig bij sommige bussen. We hebben daar al eerder vragen over gesteld aan de minister. Toen betrof het specifiek Syntus. Mij bereiken signalen dat sommige chauffeurs nog steeds passagiers in een elektrische rolstoel weigeren mee te nemen. Dat kan niet wat de CDA-fractie betreft. Wanneer wordt de paragraaf ov in de Algemene wet gelijke behandeling opgenomen?

Mensen die wat ons betreft niet meer meegenomen hoeven te worden, zijn de mensen met een vervoersverbod. Ik dank de minister voor het feit dat zij uitvoering geeft aan de motie die hierover ging. We hebben eerder al bepleit dat voorkomen soms beter is dan genezen. Er zijn allerlei initiatieven rondom een reductie van 20%. De minister heeft in de brief die wij vandaag ontvingen – waarvoor dank – laten weten dat er een evaluatie gaat plaatsvinden. Mogen we ervan uitgaan dat de pilot gecontinueerd wordt, tenzij anders blijkt?

De **voorzitter**: Dan gaan wij nu even weg voor het VAO verkeersveiligheid en de stemmingen. Daarna komen we weer terug en gaan we verder met de heer Bashir.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Laat ik zoals altijd beginnen met TLS, het bedrijf achter de ov-chipkaart. Zolang dit bedrijf bestaat, is er sprake van

problemen, terwijl de bestuurders van dit bedrijf hun zakken vullen en zichzelf verrijken. Terecht heeft de Kamer mijn motie gesteund waarin de regering verzocht wordt de salarissen van de TLS-top onder de balkenendenorm te krijgen. De minister zegt niet van plan te zijn deze motie uit te voeren en verschuilt zich achter het verhaal dat het bedrijf een zelfstandig bedrijf is. De Kamer heeft deze motie echter niet voor niets gesteund en wil dat de minister hier uitvoering aan gaat geven. In de motie staat dat de minister in gesprek moet. Heeft zij dit inmiddels gedaan? Heeft zij gesprekken gevoerd met het bedrijf zelf en met de aandeelhouders? Wat de SP-fractie betreft zou TLS moeten worden opgeheven en moet de uitvoering van de ov-chipkaart onder de verantwoordelijkheid van het ministerie vallen. We hebben de minister hier verschillende keren op gewezen. Als de problemen bij TLS niet door henzelf kunnen worden opgelost, moet je zelf de regie pakken en aan de slag gaan met het aanpakken van die problemen. Maar dat gebeurt tot nu toe niet. Ik heb het gevoel dat we met het advies voor de nieuwe structuur doorgaan op het oude pad. We zijn ooit begonnen met het betrekken van alle maatschappijen bij TLS, maar zij zijn eruit gestapt omdat het niet werkte. Dat zal straks ongetwijfeld niet anders lopen. Hoelang moeten we nog blijven prutsen? Kunnen we niet gewoon keihard doorpakken in plaats van kleine dingetjes te wijzigen in de organisatie?

Onze fractie ontvangt nog steeds dagelijks klachten over de ov-chipkaart. Ook reizigersorganisatie Rover krijgt een lawine van klachten over zich heen. Vorige week kwamen daar de klachten van de Landelijke Studenten-vakbond (LSVb) bovenop. TLS prutst met de studenten-ov-chipkaart. Reizigers lopen tegen forse prijsstijgingen aan, krijgen te maken met een dubbel opstaptarief of worden geconfronteerd met in- en uitcheckpaaltjes van verschillende vervoerders op één station. Zoek dan maar eens uit welk paaltje je moet gebruiken. Waar slaat deze waanzin eigenlijk op? Waarom is er niet gewoon één in- en uitcheckpaal voor alle vervoerders? Ook wil ik de minister vragen om een onderzoek in te stellen om het opstaptarief gewoon af te schaffen. In dat geval zijn we meteen af van de problemen met het dubbele opstaptarief. Een reiziger betaalt om vervoerd te worden, niet om in te stappen. Graag krijg ik een reactie op dit punt. Ik heb net al iets gezegd over het onderzoek van de heer Meijdam. Ik vind het opmerkelijk dat de minister zegt geen zeggenschap te hebben over de salarissen bij TLS, maar dat zij tegelijkertijd wel een compleet nieuwe structuur en positionering van TLS kan vormgeven. Hoe kan dat? Het onderzoek komt op mij over als «VVD adviseert VVD». De SP-fractie voelt niets voor dit onderzoek. We willen dat TLS onder de directe verantwoordelijkheid van het ministerie komt te vallen. Dan is er namelijk toezicht van het ministerie en kunnen zowel de minister als de Kamer ingrijpen als TLS niet goed functioneert. De ov-chipkaart is van dusdanig algemeen belang dat we die niet moeten overlaten aan een privaat bedrijf waar de Kamer geen enkele grip op heeft.

Dan kom ik op de opbrengstenneutraliteit. Onlangs werd bekend dat de vervoerregio Amsterdam Amstelland 15 mln. meer aan opbrengsten heeft ontvangen dan beoogd. De minister zegt dat de reiziger niet meer betaalt, maar meer gebruik maakt van het ov en dat er minder zwartrijders zijn. De afspraak was toch dat er opbrengstenneutraliteit zou zijn? Die afspraak wordt nu geschonden. Wat is het woord van de minister nog waard? De minister zegt dat de gevolgen op de inkomsten in de andere regio's haar niet bekend zijn. Klopt het dat juist de regio's Groningen Drenthe miljoenen tekortkomt als gevolg van de ov-chipkaart? Is er een verband? Wat de SP-fractie betreft moet er een ov-trajectkaart voor mbo'ers komen. Dat is goedkoper voor de student. Minderjarigen moeten volgens de Europese richtlijnen gratis onderwijs kunnen volgen. Dat is nu niet het geval. Studenten betalen hoge verplichte materiaalkosten. De helft van de studenten moet meer dan 15 kilometer reizen, een vijfde zelfs meer dan 30 kilometer. Hierdoor zijn de jaarlijkse reiskosten gigantisch hoog.

Studenten zijn hierdoor gedwongen een opleiding in de buurt te volgen. Dat beperkt de vrijheid in studiekeuze. Tevens leveren de reiskosten problemen op bij stages, want die zijn niet altijd in de buurt te vinden. Onze voormalige verkeerswoordvoerder en huidige fractievoorzitter Emile Roemer stelde dit in 2008 bij de begrotingsbehandeling voor om mbo'ers een ov-studentenkaart te geven. Is de staatssecretaris alsnog bereid te komen met een ov-studentenkaart voor mbo'ers?

De heer **Haverkamp** (CDA): Begrijp ik nu goed dat de SP een Europese richtlijn als belangrijkste argument aanhaalt om deze regering te dwingen iets te doen? En waar wil de heer Bashir dit plan van betalen?

De heer **Bashir** (SP): Dat klopt. Het goede uit Europa, grijpen we graag aan, al is het weinig. Dat zou het CDA ook moeten doen.

De heer **Haverkamp** (CDA): Dat doen we ook.

De heer **Bashir** (SP): Hoe gaan we dit betalen? Emile Roemer heeft indertijd een amendement ingediend om dit financieel te onderbouwen. Ik kom nu zelf ook met een voorstel. We kunnen 150 mln. uit het Infrastructuurfonds halen. Dan bezuinigen we daarop en kunnen we een ov-kaart voor mbo'ers betalen.

De heer **Haverkamp** (CDA): In het kader van de MIRT-discussie herhaal ik maar even dat de heer Bashir 150 mln. uit het Infrastructuurfonds wil halen.

De heer **Bashir** (SP): Voor de mbo-studenten, die kunnen dan een ov-jaarkaart krijgen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik zal het voornamelijk over de ov-chipkaart hebben. Tijdens een van mijn eerste debatten met deze minister zei ik dat als de ov-chipkaart aan kinderziektes lijdt, het dan wel de mazelen, waterpokken en de rode hond tegelijk zijn. En na ruim anderhalf jaar moet ik vaststellen dat de minister een slechte dokter is. Hoewel er veel mensen al dan niet gedwongen van de kaart gebruikmaken en allerlei onhandigheden voor lief nemen, gaat er nog steeds veel te veel mis. Het meest treffend blijkt dat uit het oplopende percentage incomplete transacties. Negen van de elf vervoersbedrijven scoort in de tweede helft van 2011 beduidend hoger dan in de eerste helft. Het gaat dus niet goed. Er zijn dus niet minder, maar meer incomplete transacties. De brief van het ROVB met maar liefst veertien openstaande punten is wat dit betreft een teken aan de wand. Er is een grote overlap met punten waarvoor ik eerder verbetervoorstellen heb gedaan. Zo beloofde de minister mij begin oktober nog om begin 2012 terug te komen op enkele van mijn voorstellen, bijvoorbeeld dat voor een roze ov-chipkaart. Waarom ligt een dergelijk plan er nog niet? Het lijkt één grote langzaam-aanactie. In principe ben ik voor de ov-chipkaart, maar die was natuurlijk met name bedacht om het voor de reiziger aangenamer, makkelijker en toegankelijker te maken. Ik moet echter helaas vaststellen dat dit op veel punten nog steeds niet het geval is.

Ik blijf met veel vragen over de ov-chipkaart zitten. Waar blijft het door de minister aangekondigde inzicht in de bedragen die vervoerders ontvangen voor de incomplete transacties? Dat gaat, schat ik, om minstens 20 mln. per jaar. Waar blijft dat geld? Zijn de vervoerders, zoals de minister in maart hoopvol aankondigde, er in mei uitgekomen wat betreft het dubbele opstaptarief? Waarom lijkt de minister te ontkennen door de wijziging van het Besluit personenvervoer in juni 2011 wel degelijk zelf verantwoordelijk te zijn voor het afschaffen van het papieren kaartje? Hoe zit het met de vurige wens om te komen tot een systeem waarbij maar

één keer in- en uitgecheckt hoeft te worden bij overstappen? Wat gaat de minister doen met de terechte en aanhoudende klachten van steden als Leiden en Haarlem, die een vrije doortocht door stationspassages eisen? Heeft zij al een definitieve oplossing om te voorkomen dat ov-jaarkaarthouders die een keer vergeten in te checken strafrechtelijk vervolgd worden? Wanneer komt er nu eens één loket voor ov-chipkaartproblemen? Voor defecte kaarten is nog steeds geen oplossing. De LSVb en Rover wezen ons daar vorige week nog op. Hoe oordeelt de minister over het openbare karakter en de inhoud van het, weliswaar ietwat genante, openbare telefoongesprek tussen privacy-waakhond Kohnstamm van het College bescherming persoonsgegevens en een woordvoerder van de NS – we hebben het allemaal kunnen lezen in de Volkskrant van 14 juni – over het te lang bewaren van reisgegevens van studenten? De NS beweert dat die gegevens geanonimiseerd zijn, maar het CBP stelt van niet. Via TLS valt namelijk probleemloos te achterhalen welke gegevens bij welke persoon horen. Ook de problemen rond de toegankelijkheid van het ov voor mensen met een handicap zijn nog niet adequaat opgelost.

De heer Meijdam stelt een permanente structuur voor, een soort polder-overleg tussen concessieverleners en vervoerders. Die structuur moet alle problemen oplossen. Wat wordt er toch een moloch opgetuigd. Ik zie minstens drie beren op de weg.

De eerste beer: het voorstel van de kwartiermaker is zeldzaam ingewikkeld. Maar liefst drie kamers voor belanghebbenden moeten er komen, plus een bestuur en een onafhankelijke voorzitter voor als men er binnenskamers niet uitkomt. Wat een bureaucratie. Ik zie meer in een alternatief model waarbij de minister veel eerder in beeld komt om de belanghebbenden met hun spreekwoordelijke koppen tegen elkaar aan te slaan als het allemaal niet lukt.

De tweede beer: het voornaamste probleem is natuurlijk dat de kwartiermaker het heikelste punt voor zich uitschuift. Hij heeft namelijk geen antwoord op de vraag wie er gaat betalen voor de besluiten van zijn nieuwe comité. Dat is nogal cruciaal want 99 van de 100 problemen rond de ov-chipkaart gaan over geld. Altijd is er wel iemand die iets niet wil omdat het geld kost of juist iets wel wil omdat dat geld oplevert. Wie op die vraag geen antwoord heeft, heeft naar mijn smaak een onvoldragen advies geleverd.

De derde beer: de kwartiermaker gaat voorbij aan het onderscheid tussen de tarieven en het chipkaartsysteem. Mijn fractie is er niet voor dat deze nieuwe club bemoeienis krijgt met de tarieven. Dat is een overheidstaak waarbij ik de vervoerders geen extra vinger in de pap wil geven. Mijn fractie is van het begin af aan van mening geweest dat de minister zelf de regie moest nemen over de ov-chipkaart. Ik denk daar nog steeds zo over. De minister moet zich niet verschuilen achter kamers, besturen en voorzitters, maar de zaak zo regelen dat zij zelf knopen kan doorhakken. Het gedraal heeft nu lang genoeg geduurd. Zo langzamerhand zijn wij het een beetje zat dat de ov-chipkaart die is ingevoerd om het voor de reiziger makkelijker te maken, nog zo veel losse eindjes kent. Dat lijkt me niet de bedoeling. Het is de hoogste tijd dat de minister gaat ingrijpen. Op een enorme moloch die dit moet oplossen, zitten wij niet te wachten.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Hoewel u er niets aan kunt doen, blijf ik het tamelijk bezopen vinden dat we zo'n volle agenda in een sneltreinvaart moeten bespreken. Er ligt nogal wat voor tenslotte.

De **voorzitter**: U gaat zelf over de agenda.

De heer **Monasch** (PvdA): Er wordt wel steeds vaker van alles bijgeschoven, en vaak ook op het laatste moment. Maar daar hebben we het een andere keer nog weleens over. Ik zal in staccato op de hoofdpunten ingaan.

Ik sluit me aan bij veel vragen die over de permanente structuur gesteld zijn. Als die ov-autoriteit niet onder de verantwoordelijkheid van de minister komt, zal zij geen steun van de PvdA-fractie krijgen. We zullen ook voorstellen dat de tariefstelling in het openbaar vervoer bij die ov-autoriteit belegd moet worden. Dat is analoog aan de manier waarop wij omgaan met de huurstelling in dit land. Publieke middelen horen publiekelijk verantwoord te worden. Zeker omdat het belastinggeld is dat naar het ov gaat, zal de tariefstelling op landelijk niveau bepaald moeten worden.

Dan kom ik op de ov-trajectkaart voor het mbo. Als je al wat langer in een auto met chauffeur door het platteland rijdt, lijkt alles soepeltjes te gaan en dichtbij te zijn. Ik had gehoopt dat de staatssecretaris wat meer open zou staan voor deze problematiek. Ik heb vanaf december 2011 enquêtes afgenomen bij mbo-scholen door het hele land, van Zwolle en Heerenveen tot Spijkenisse en Utrecht. Daaruit bleek een aantal zaken. Door de concentratie van het mbo-onderwijs moeten mbo-scholieren lange afstanden overbruggen. De reistijden worden nog langer omdat scholieren in plaats van een snelle treinverbinding de streekbus nemen omdat dit € 1 000 per jaar scheelt. Een jongen die in Steenwijk kan instappen om in een halfuur op school in Zwolle te zijn, neemt de streekbus, al levert hem dat twee uur extra reistijd per dag op. Het scheelt hem namelijk € 1 000 per jaar. Veel scholieren hebben thuis discussie gehad over de vraag of zij naar een bepaalde mbo-school mochten. Waarschijnlijk zijn er ook scholieren, die ik uiteraard niet heb kunnen spreken, waar de beslissing thuis anders is uitgevallen. We weten allemaal dat het gemiddelde inkomen van ouders met kinderen op het mbo lager ligt dan bij ouders die kinderen op het hbo of de universiteit hebben. Dit geeft wat ons betreft genoeg reden om te pleiten voor een mbo-trajectkaart. We hebben dat gedekt in ons verkiezingsprogramma. Ik ben er buitengewoon trots op dat we dit ondanks de bezuinigingen hebben kunnen bereiken. Ik doe een dringend beroep op de staatssecretaris om te bekijken wat er aan de hand is. Ik begrijp zijn berekeningen wel, maar er is veel meer aan de hand. De reistijden zijn een punt van aandacht, maar dat ligt op het bordje van I en M. Aan de staatssecretaris van OCW vraag ik op grond van zijn onderwijsachtergrond om hier nadrukkelijk naar te kijken. Er spelen echt problemen.

Wij zijn benieuwd naar de hoge opbrengsten voor het GVB. Op zich is het prachtig dat mensen betalen voor een product dat zij afnemen. Het kan echter ook consequenties hebben voor de verdeling van het ov-budget. In het verleden ging er wellicht meer geld naar de regio's. Ziet de minister een afname in de regio's omdat Amsterdam en Rotterdam nu meer binnenhalen? Heeft het destijds misschien ook deels aan de sleutel gelegen?

We zijn blij dat de financiële problemen bij Syntus zijn opgelost. Wederom blijkt dat privatisering, wat je daar verder ook van vindt, tot heel veel onzekerheid voor reiziger en buschauffeur kan leiden.

We zijn buitengewoon blij dat de NS het papieren treinkaartje voorlopig niet afschaft. We hebben wel grote problemen, in toenemende mate, met het feit dat mensen die drie weken hun ov-chipkaart kwijt zijn hoge kosten moeten maken om te kunnen reizen in het ov. Het zou goed zijn als de minister daar een zaak van gaat maken. Het gaat echt niet om kinderachtige bedragen. Het kan oplopen van € 20 tot € 30 per dag. Hoe en wanneer is dit probleem nou eens opgelost? Zo ingewikkeld kan het toch niet zijn?

We horen steeds meer signalen over problemen met het opladen van de ov-chipkaart op het platteland. Bij de C1000 kun je wel een ov-chipkaart

kopen, maar niet opladen. Bij de Albert Heijn 800 meter verderop kun je «m wel opladen, maar niet aanschaffen omdat dat daar niet uit kan. Zo lopen mensen van de ene supermarkt naar de andere. Dat lijkt me allesbehalve klantvriendelijk. Het aantal oplaadpunten op het platteland neemt drastisch af. Bovendien willen mensen ook weleens na zes uur 's avonds reizen.

In aansluiting bij vragen uit het verleden van de heren Aptroot en Haverkamp wil ik ingaan op berichten uit Lansingerland waaruit blijkt dat het moeizaam gaat met de geluidsmetingen daar doordat er weinig treinen langsrijden en het weer niet meezit. Kan de minister ons de laatste stand van zaken daarover geven?

De concessie gaan we na het zomerreces bespreken. Ik zou graag van de minister horen waarom de private partijen die in allerlei landelijke kranten hebben lopen blufpokeren dat ze het goedkoper konden dan de NS, na een halfjaar nog steeds geen cijfers hebben kunnen overdragen. Waarom zijn lijnen wel of niet gedecentraliseerd? Wat is de oorzaak van deze vertraging? Ik vind het prutswerk van het ministerie dat het rapport over de decentralisatie hier nog niet ligt. We hebben dat afgesproken, dat is zwaar bevochten door een aantal fracties. Het was dan ook wel mooi geweest als dat rapport hier in de Kamer had gelegen.

Er ligt een buitengewoon interessant plan voor het openbaar vervoer voor de stadregio Amsterdam. Dat gaat uit van een totaal andere indeling en werking van het ov. Daarvoor is ook discussie binnen de concessie nodig. Kan de minister een reactie op dat plan geven? Welke consequenties heeft dit voor de concessie? Ik had deze vraag eigenlijk maandag aan de minister willen stellen in het debat, maar nu dat debat niet doorgaat, zou ik graag een reactie van de minister per brief krijgen. Ik denk dat alle Kamerleden, als ik me de vrijheid mag permitteren namens hen te spreken, daar blij mee zouden zijn.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb een vraag over het papieren treinkaartje. De minister en de NS hebben aangegeven dat ze in 2013 het papieren kaartje willen afschaffen en iedereen willen verplichten om over te stappen op de ov-chipkaart. Vindt de heer Monasch niet ook dat we mensen juist moeten verleiden om de ov-chipkaart te gebruiken in plaats van hen te dwingen?

De heer **Monasch** (PvdA): Ja, ik vind verleiden over het algemeen mooier dan dwingen. Ik weet dat de NS die extra tijd gebruikt om te bekijken hoe ze de reiziger beter kan faciliteren. Het gaat dus niet alleen om een technisch probleem. Men wil de ruimte nemen om te bekijken of er bijvoorbeeld met een wegwerp-ov-chipkaart gewerkt kan worden. Zo kun je de incidentele reiziger beter bedienen. Ik vat het als een positief signaal op dat NS bezig is te bekijken hoe zij hetzelfde gemak en dezelfde service kan bieden aan de reiziger. Ik hoop dat ze dat waarmaakt.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Schepink** (ChristenUnie): Voorzitter. De ov-chipkaart blijft de gemoederen bezig houden. Er zijn nog steeds te veel knelpunten die de regie van de minister vragen voordat de ov-chipkaart ook echt een gemakkaart wordt.

Ook de ChristenUnie ziet problemen met de ov-studentenchipkaarten. Waar blijft het ene loket? Wanneer stopt het onnavolgbare gedoe over zichtbaar en onzichtbaar defecte chipkaarten? Waarom is de wachttijd voor een vervangende kaart nog steeds maanden? Ik verwacht een adequaat antwoord op alle vragen en voorstellen hierover van Rover en de LSVb binnen de door de staatssecretaris zelf gestelde termijn van negen dagen.

Mijn fractie vindt het onacceptabel dat de zonesupplementen al op 1 juli verdwijnen zonder dat de consumentenorganisaties hierover zijn geraadpleegd, wat nota bene een wettelijke plicht is. Als deze maatregel

niet wordt uitgesteld en er niet met consumentenorganisaties naar alternatieven wordt gekeken, overweeg ik een motie op dit punt. De ChristenUnie is blij dat er wordt gewerkt aan een oplossing voor het dubbele opstaptarief op het spoor. Het nadeel aan deze oplossing is echter dat deze alleen voor het spoor geldt. Reizigers die overstappen van trein naar bus of andersom betalen nog steeds extra. Dit was natuurlijk ook zo met de strippenkaart, maar vindt de minister het inmiddels niet ouderwets om zo'n onderscheid te maken tussen bus en trein? Dit probleem kan worden opgelost door over te stappen op een integraal opstaptarief voor bus en trein. Een nieuwe concessie voor het hoofd-railnet is daar een gouden kans voor.

Voor het meerdere malen in- en uitchecken worden oplossingen gezocht, maar de aanpassing die hiervoor nodig is, kan pas op middellange termijn gerealiseerd worden. De minister wil in de tussentijd wel dat de NS-poortjes dichtgaan, maar dit zal voor groot ongemak zorgen bij de reizigers. De ChristenUnie vraagt daarom om een uiterste inspanning om het enkelvoudige in- en uitchecken sneller op te lossen. En anders moet er een tussenoplossing komen. De minister geeft in de zesde voortgangsbrief aan dat de NS overweegt de enkele reis op chipkaart te introduceren, maar dit is geen oplossing voor abonneementhouders. Kan de minister niet beter aan alle reizigers de mogelijkheid geven vooraf hun reis te specificeren, in ieder geval tot de single check in en check out is ingevoerd?

Er is een andere organisatie rond de ov-chipkaart nodig om trage besluitvorming te versnellen. Bij de voorgestelde permanente structuur verhuist de beslissingsmacht naar een privaatrechtelijk orgaan. Zijn er dan nog wel mogelijkheden voor bezwaar en beroep? Verder is er geen democratische controle mogelijk op een stichting. Bovendien worden overheden en vervoerders bij escalatie op één lijn gezet, wat vreemd is. Het is volgens de ChristenUnie beter om de permanente structuur binnen het ministerie te organiseren. Het is echt niet nodig om alles tot aan de minister te escaleren. Het voorgestelde onafhankelijke bestuur zou eerst kunnen adviseren, voordat er wordt geëscaleerd richting de minister. Voor zaken die tussen vervoerders spelen, kan gekozen worden voor arbitrage. Dat komt tegemoet aan de wens van de Kamer om meer regie van de minister.

De ChristenUnie vindt dat inspraak van reizigers beter moet worden geregeld. Er komt een adviesraad voor consumentenorganisaties, maar wat wordt de positie van consumentenorganisaties in kwesties die spelen binnen concessies? Krijgen consumentenorganisaties het recht van beroep, zoals ze zelf graag willen? Voor het goed functioneren van de consumentenadviesraad is ook adequate ondersteuning vanuit het stafbureau een voorwaarde. Wij vinden het voorstel voor de permanente structuur te veel gericht op de ov-chipkaart. De kaart is slechts een middel en geen doel.

Ook voor andere zaken, zoals marketing en reisinformatie is meer samenwerking en regie nodig. De ChristenUnie stelt voor om te bekijken of dit ook een plaats kan krijgen in de permanente structuur. Het opzetten van een nationale databank openbaar vervoer verloopt moeizaam, waardoor ook de ontwikkeling van apps traag verloopt. We wachten nog steeds op de «ov-tomtom». In 2011 zou de NDOV al aanbesteed worden, maar de Kamer heeft hier al tijden niets over gehoord. Nu is besloten dat het aan de markt wordt overgelaten, dat er geen centrale database komt en dat er vooral zal worden voortgeborduurd op bestaande databases zoals 9292ov. De minister vindt het ook prima als voor de verstrekking van gegevens moet worden betaald voor de verstrekkingkosten. Dat betekent dus dat apps die deze gegevens willen gebruiken gelijk winstgevend moeten zijn. Zo komen initiatieven toch nooit van de grond? Waarom eist de minister niet gewoon dat de gegevens door de vervoerders gratis worden verstrekt tot een bepaalde datalimiet? Zo worden innovaties gestimuleerd. Nederland loopt inmiddels hopeloos achter bij andere

landen. Gaat de minister samen met provincies de data wel ergens centraal opslaan, zodat deze beschikbaar komen voor monitoring? Kan de minister toezeggen dat nog dit jaar de actuele reisinformatiegegevens van alle vervoerders via een API toegankelijk zullen zijn, zoals NS nu al doet? Bij NS en RET kan nu worden gereisd met een ov-chipkaart met reizen op rekening via de NS business card. Dit is een mooie ontwikkeling. Waarom zijn andere vervoerders zo traag met het aansluiten op de businesscard, terwijl het toch om de reiziger zou moeten gaan? Waarom is TLS zo traag om andere kaartaanbieders, zoals Radius en Mobility Mixx, dezelfde mogelijkheden als NS te bieden? Er moeten nu allerlei dure omwegen worden gevolgd omdat TLS al anderhalf jaar treuzelt met een platform voor bedrijvenkaarten. Ondertussen eist het Rijk in aanbestedingen van mobiliteitspassen wel dat er snel gewisseld kan worden tussen eerste en tweede klas, terwijl TLS deze mogelijkheid voor NS-concurrenten nog steeds niet biedt. Het gevolg daarvan is dat NS de enigeieder is. Wanneer houdt dit gedoe eens op en behandelt TLS alle kaartaanbieders gelijk? Is de minister bereid NS en TLS hierop aan te spreken en in de nieuwe hoofdrailnetconcessie dit soort zaken beter te regelen? Hoe staat het met de Vizirispas? De proef is verlengd, maar duidelijkheid voor gehandicapten over een landelijke regeling is nu wel gewenst. De minister gaat dit toch niet over de verkiezingen heen tillen?

De voorzitter: Dan gaan we eerst luisteren naar de staatssecretaris van OCW. Dan kan hij daarna vertrekken.

Staatssecretaris Zijlstra: Voorzitter, dat is fideel van u. Dank voor de gestelde vragen over de ov-jaarkaart voor studenten. De heer Bashir noemde de klachten van de LSVb. Mevrouw Wiegman stelde daar ook vragen over. De LSVb en Rover meldden dat er een toenemend aantal klachten is en hebben studenten geadviseerd om te zeggen dat hun kaart gestolen is. Ik wil studenten adviseren dit advies vooral niet op te volgen. Daarmee zouden ze zichzelf benadelen. Als een kaart defect is, hebben zij recht op terugbetaling van gemaakte reiskosten in de tijd dat de kaart defect was. Als de kaart gestolen is, geldt dat niet. We hebben de LSVb, Rover en het Interstedelijk Studenten Overleg (ISO) laten weten dat als er klachten zijn, zij die door moeten geven aan de regisseur studentenreisrecht die tussen TLS en DUO is geplaatst, ook vanwege privacyredenen, en aan mijn medewerkers. Zo houden we goed overzicht als er zaken structureel mis lijken te gaan. Daar is tot nu toe nauwelijks gebruik van gemaakt. We zien nu ineens een persbericht voorbijkomen. Het is echt veel handiger om zaken rechtstreeks te melden bij de regisseur studentenreisrecht in plaats van meteen een persbericht uit te sturen. Dat helpt namelijk vaak niet om het probleem echt op te lossen. Wij hebben vooralsnog geen signalen dat er sprake zou zijn van een toename van klachten van studenten. Wel is bekend dat er nog steeds een privacy issue speelt. Studenten kunnen niet zonder een betalingsbewijs of een defecte kaart bij het loket een nieuwe kaart krijgen. Dat heeft ermee te maken dat het reisrecht om privacyredenen is geanonimiseerd. Individuele vervoerders kunnen niet zien of degene die voor het loket staat inderdaad reisrecht heeft. Daarvoor is dus die procedure, en die kan inderdaad wat omslachtig genoemd worden. Dat is echter de enige manier om het voor elkaar te krijgen. De kaart moet opgestuurd worden en dan krijg je een nieuwe. Dat kan even duren, maar toch moeten mensen dat wel doen. We zien nog geen structurele klachten. Als die er wel zijn, moeten alle vertegenwoordigers van de organisaties die nu meeluisteren die aan ons doorgeven. Dan zullen we acteren, maar vooralsnog hebben wij geen signalen ontvangen. Dan kom ik op de ov-jaarkaart voor minderjarige mbo'ers. De heer Monasch wil een ov-trajectkaart. Ik zou hem willen adviseren om, als hij hier echt voor gaat, een ov-jaarkaart in brede zin na te streven. De

prijsverschillen zijn gering. Met een ov-trajectkaart voor het spoor is men er vaak nog niet omdat men ook met de bus naar het station of naar de onderwijslocatie moet. Ik heb het PvdA-programma nog niet gelezen, maar dit is alvast een gratis advies.

Voor de argumenten van het kabinet om het niet te doen, val ik terug op de lange geschiedenis van dit onderwerp. In 2001 hebben we het er voor het eerst over gehad. Er zijn een aantal initiatieven geweest. In 2008 was het niet de heer Roemer, maar de heer Slob die met een motie kwam die is aangenomen. Er is toen 30 mln. vrijgespeeld om iets van een studentenkaart voor minderjarige mbo'ers te regelen. Dat is door mijn ambtsvoorgangers niet uitgevoerd om een aantal redenen. 30 mln. biedt bij lange na niet genoeg dekking voor de kosten. Die bedragen namelijk 140 mln. Bovendien hadden zij inhoudelijke argumenten die ik nog steeds zeer onderschrijf. Je moet ook bekijken hoeveel studenten problemen hebben met hun studiekeuze vanwege reisproblemen. De heer Monasch heeft inderdaad gelijk. Er zijn studenten die wikken en wegen en soms een andere keuze zouden hebben gemaakt als ze een reisrecht zouden hebben gehad. Ecorys heeft dat in 2010 op verzoek van de Kamer en van OCW onderzocht. Daaruit bleek dat dit voor 5% van de populatie geldt. Met zo'n brede maatregel los je het weliswaar belangrijke probleem voor die groep op, maar eigenlijk is het maar een beperkt probleem. Daarnaast moeten we ons realiseren dat de minderjarige mbo'ers ook juist enkele voordelen hebben. Zij hoeven geen lesgeld te betalen à € 1 043 per jaar. Voor meerderjarigen is dat eigenlijk een nadeel. Ouders van minderjarige kinderen ontvangen ook kinderbijslag. Ze kunnen een inkomensafhankelijke bijdrage in de kosten van hun kinderen krijgen waar ook reisvoorzieningselementen in zijn meegenomen. Minderjarige mbo'ers kunnen ook 34% korting krijgen op abonnementen voor stads- en streekvervoer. Dat kunnen anderen niet krijgen. Als je dat hele palet bekijkt, is de positie van minderjarige mbo'ers financieel niet nadelig ten opzichte van meerderjarigen die op andere punten meer moeten betalen. Slechts 5% van de populatie heeft een probleem. Ik ben er geen voorstander van om met een massieve maatregel een beperkt probleem op te lossen, hoezeer ik ook onderschrijf wat de heer Monasch aangeeft: voor individuele gevallen kan het best nadelig zijn. Zij hebben echter die financiële voordelen. Daarom is het kabinet met zijn voorgangers van mening dat we dit niet moeten doen. Zeker als demissionair kabinet voer je staand beleid uit. We wachten vol spanning de financiële paragrafen van de partijen af. Als zij een dergelijke maatregel voor elkaar bakken, moeten we nog altijd de verkiezingsuitslag en de formatie afwachten. Een nieuwe ronde biedt nieuwe kansen.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik ben positief verrast dat de heer Zijlstra een ov-jaarkaart kan verkopen voor bijna de prijs van een ov-trajectkaart. Ik zal hem daar graag aan houden, want volgens onze berekeningen is er een groot verschil. Er mag gewoon geen barrière zijn om van huis naar school en naar de stageplek te gaan.

Ik ben het gewoon te vaak tegengekomen. Als het echt om 5% gaat, zou het toeval zijn geweest. Bij elk mbo-bezoek kwam men uit zichzelf naar me toe. Uit mijn enquête bleek keer op keer dat het om grote bedragen gaat. Ik heb verhalen gehoord waarin het om € 250 tot € 450 per maand gaat. Sommige scholieren moeten van Balk naar Zwolle. En ook al zou het om «slechts» € 100 gaan, dan kan dat nog veel zijn. Voor een gezin met een minimuminkomen is dat een enorme uitgave. Daarom is het een barrière aan het worden. Het vertaalt zich naar de toegang tot het onderwijs. Er worden afwegingen in gezinnen gemaakt die naar mijn mening helemaal niet gemaakt zouden moeten hoeven worden. Ik doe deze oproep dus nogmaals. Wellicht kunnen we er na 12 september naar kijken. Het gaat namelijk niet alleen om geld, maar ook om de toegankelijkheid van het onderwijs.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Ik zal eerlijk zeggen dat ik nog niet zo heel lang meeloop in de discussie over de ov-studentenchipkaart. Bij de staatssecretaris zijn blijkbaar geen klachten binnengekomen. Hij wil graag meldingen ontvangen in plaats van dat er een persbericht wordt uitgegeven. Ik weet niet precies wat er heen en weer is gegaan, maar ik heb hier een keurige brief van Rover en de LSVb, geen persbericht. Daarin komen allerlei zaken aan de orde en wordt keurig een aantal vragen gesteld. Wanneer komt dat ene loket er? Misschien heeft het er ook mee te maken dat de regisseur studentenreisrecht beter toegankelijk zou moeten zijn. Die zou rechtstreeks bereikbaar moeten zijn voor studenten. Is de staatssecretaris bereid om op al deze opmerkingen en vragen binnen een aantal dagen een adequate reactie te geven zodat we snel tot verbeteringen kunnen komen?

De heer **Bashir** (SP): De staatssecretaris zei dat hij niet wist dat de heer Roemer de bewuste amendementen had ingediend. Ik heb de stuknummers van de amendementen er even bij gezocht; die geef ik hem zo even via de voorzitter.

Staatssecretaris **Zijlstra**: Die brief waarover mevrouw Wiegman sprak, zal ik netjes beantwoorden. We zullen op alle punten ingaan. De organisaties hebben rechtstreeks toegang tot de regisseur studentenreisrecht. Ze kunnen zaken daar of bij ons melden. Als men problemen heeft om bij dat orgaan binnen te komen, zou ik graag hebben dat men dat bij ons meldt, want ook daarvan hebben we nog geen signalen. We zullen de brief netjes beantwoorden, want we hebben niets te verbergen. Als er echt iets mis is, zullen we aangeven hoe we dat willen oppakken en daar zullen we ook de Kamer van in kennis stellen.

Ik dank de heer Bashir voor de stuknummers. Ik refereerde aan een aangenomen motie. Er zullen ongetwijfeld meer pogingen zijn geweest.

De heer **Bashir** (SP): In dat amendement was meer geld uitgetrokken. Daarmee was het wel mogelijk geweest om een ov-kaart te regelen.

Staatssecretaris **Zijlstra**: Er is in 2009 een amendement ingediend door de heer Van Dijk van de SP-fractie waarin 110 mln. werd gevraagd voor een ov-jaarkaart voor minderjarige mbo'ers, maar daarbij ontbrak de dekking. Ik ga uit van aangenomen amendementen. Het amendement van de heer Slob ging over 30 mln., maar dat was te weinig. Mijn ambtsvoorganger heeft toen niet voor niets gezegd dat we het daar niet voor konden doen.

Ik blijf het met de heer Monasch eens dat dit voor individuele gevallen veel uit kan maken. Toch hebben minderjarige mbo'ers in het algemeen financiële voordelen ten opzichte van meerderjarige mbo'ers. Bovendien gaat het maar om een kleine groep. Ik vind het nog steeds een goede balans om niet voor een dergelijk instrumentarium te kiezen. In de toekomst zullen we zien wat er mogelijk is. Het is in ieder geval helder hoe het huidige kabinet erin staat. Gezien onze demissionaire status zijn wij ook niet van plan om tot een wijziging te komen.

Komt de toegankelijkheid van het onderwijs in gevaar? Dat is natuurlijk altijd een serieus punt. Daar gaat dat Europese verdrag ook over. Het is overigens geen richtlijn maar een verdrag. Dat betekent overigens niet dat het onderwijs gratis moet zijn, maar wel dat het toegankelijk moet zijn. Het kabinet is van mening dat de toegankelijkheid niet in het geding is, vooral gezien de financiële voordelen van minderjarige mbo'ers. Als dat wel het geval was, zouden we inderdaad een andere discussie krijgen, maar wij denken dat de toegankelijkheid van het onderwijs niet in het geding is.

De heer **Haverkamp** (CDA): Die laatste toevoeging lijkt me belangrijk. De staatssecretaris geeft aan dat de Kamer wordt geïnformeerd als hij denkt dat er een probleem is. Mijn fractie stelt er prijs op dat we sowieso een kopie krijgen van zijn reactie op de brief.

Staatssecretaris **Zijlstra**: Dat is prima.

De **voorzitter**: Dat had ik al als toezegging opgeschreven. Ik dank de staatssecretaris voor zijn aanwezigheid. Dan gaan we nu verder met het antwoord van de minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik ben blij dat we nu aan tafel zitten, want er is veel belangrijks te bespreken over het openbaar vervoer. De diversiteit en de hoeveelheid onderwerpen die net over tafel zijn gegaan, geven dat ook wel aan. Ik zal achtereenvolgens ingaan op de permanente structuur, TLS, de ov-chipkaart en de overige losse vragen.

Ik begin met de permanente structuur. Het voorstel van de heer Meijdam is volgens mij het hoofdonderwerp dat vandaag voorligt. Voordat ik op de inhoud daarvan inga, wil ik opmerken dat de commissie onafhankelijk is. Er werd namelijk een opmerking gemaakt over de partijpolitieke achtergrond van de voorzitter van de commissie. Hij komt tot zijn advies in overeenstemming met het veld en dat kent allerlei politieke kleuren. Ik heb de voorzitter nooit op enige manier op zijn partijpolitieke achtergrond aangesproken. Ik vind het dus een onwenselijke kwalificatie. In het vorige debat over dit onderwerp heeft de Kamer gevraagd om meerdere opties. Die liggen er nu. In dit voorstel zitten verschillende varianten, maar ik heb wel mijn voorkeur aangegeven. Ik wilde een permanente structuur creëren omdat we vaak overleg hebben over de ov-chipkaart. Die is ooit in een privaat bedrijf tot stand gekomen en is door verschillende aandeelhouders buiten de overheid om gerealiseerd. Regelmatig hebben we gediscussieerd over de voor- en nadelen van de ov-chipkaart. Ik wil dan maar liever invloed hebben op dat ding. Dat is voor mij de reden geweest om met een voorstel te komen voor een permanente structuur waarin de invloed van de Kamer en van mij als systeemverantwoordelijke op de ov-chipkaart zo een plek kan krijgen. Uitgangspunt was een permanente structuur waarin overleg mogelijk is over concessieoverstijgende zaken met landelijke impact. Het moest een krachtige en slagvaardige structuur zijn die de besluitvorming versnelt. Bovendien moest het een plek zijn waar ook de stem van de reiziger gehoord kan worden. Die elementen kom ik allemaal tegen in het voorstel van de heer Meijdam. Er zijn inmiddels twee maanden verstreken sinds het voorstel het licht zag. De urgentie om over te gaan tot implementatie van een permanente structuur neemt wat mij betreft alleen maar toe zodat we snel stappen kunnen zetten. Ik ben daarom blij dat we er nu over kunnen spreken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb een indringende vraag. We hebben het regelmatig over de ov-chipkaart gehad en over de problemen daarmee. Nu krijgen we een permanente structuur die volgens mij ook niet in staat is om die problemen sneller op te lossen. De minister zegt dat de urgentie alleen maar toeneemt. Inderdaad, dat is al een paar jaar het geval. De problemen voor de reiziger worden niet snel en adequaat opgelost. Er wordt nu een heel ingewikkelde bureaucratische moloch opgetuigd. Gaat die sneller werken en hoe gaat dit de problemen rond de ov-chipkaart wel oplossen? De minister is daar verantwoordelijk voor, niet een of ander bureaucratisch geheel.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben het absoluut niet met mevrouw Van Gent eens dat het voorliggende voorstel geen

oplossing biedt. Ik heb bij enkele woordvoerders geproefd dat zij vinden dat het er ingewikkeld uit ziet. Laat ik dan maar proberen om het model dat er ligt, plat te slaan en in mijn termen te vertalen.

Het gaat om het inrichten van een structurele plek om over de problematiek van de doorontwikkeling van de ov-chipkaart te praten en te besluiten. Nu zijn de verschillende partijen nog los georganiseerd, maar het wordt dus een structurele plek zodat iedereen weet waar hij terecht kan en niet iedere keer het wiel moet worden uitgevonden. Die plek kent drie kamers. Eén kamer met concessiehouders die zaken met elkaar te bespreken hebben, één kamer met concessieverleners en één gezamenlijke kamer omdat er zaken zijn die een oplossing van de een vragen terwijl het misschien het probleem van de ander is, maar dat gezamenlijk moet worden aangepakt. De sleutel ligt soms bij de ander. Er moet ook worden opgepast voor vermenging in de verhouding tussen concessieverlener en -houder. In tegenstelling tot de huidige overlegvormen die in formele zin vrijblijvend zijn, vindt er nadrukkelijk besluitvorming plaats in de kamers. We laten de verantwoordelijkheden waar ze zijn, maar we organiseren het minder vrijblijvend dan nu. Als dat niet lukt, komt men bij de onafhankelijke voorzitter die door mij benoemd wordt, die leiding geeft aan een bestuur en die de doorslag geeft. Dat is een belangrijk element ten opzichte van de huidige situatie. Nu bestaat dat niet. Besluitvorming in de kamers is niet meer vrijblijvend maar bindend. Als de stemmen staken, is er een bestuur dat de doorslag geeft. De besluitvorming is echt niet vrijblijvend, want de partijen binden zich vooraf via een procesconvenant aan de structuur en de uitkomsten daarvan. De consumentenadviesraad heeft bovendien een adviesrecht en een agenderingsrecht. Zo kunnen we niet uit het oog verliezen voor wie we het uiteindelijk doen, namelijk de reiziger. Als we er niet uitkomen, houd ik te allen tijde mijn wetgevende bevoegdheid als systeemverantwoordelijke.

Verschillende leden vragen waarom ik dat bestuur niet voorziet of anderszins besluit als men ergens niet uitkomt. Ik heb natuurlijk tegelijkertijd ook een andere rol. Ik ben ook concessieverlener aan de NS. Daarmee heb ik een dubbele pet, want NS is een van de partijen waarover besluiten moeten worden genomen. Bovendien ben ik wetgever. Daarom heb ik ervoor gekozen om het door een bestuur te laten doen. Vergelijk het maar met de NMa die namens de minister van EL&I bekijkt of de markten wel juist opereren. Zo doen wij dat in dit geval met het bestuur. Zo kan ik de petten scheiden, maar toch invloed uitoefenen.

Hoe heb ik de regie? Ik heb het initiatief genomen om tot een permanente structuur te komen. Ik geef nadrukkelijk mijn kaders mee voor de opzet en de werking daarvan. Ik krijg agenderingsrecht in de structuur. Ik kan dus onderwerpen laten inbrengen die het belang van de reizigers dienen, in tegenstelling tot in de huidige situatie. Nu kan ik alleen vragen of ze ergens iets mee willen doen. Als partijen er onderling niet uitkomen, wordt opgeschaald naar de commissie of het bestuur. Het maakt mij niet uit of het een bestuur of een commissie is, als maar duidelijk is dat dit orgaan besluitvorming kan doordrukken. Ik kan ook nog altijd mijn wet- en regelgevende bevoegdheid inzetten. Er is maar één stap die verder gaat, namelijk de decentralisatie die we in het verleden zijn overeengekomen onmogelijk maken. Dan moeten we de Wet personenvervoer 2000 aanpassen en de bevoegdheden volledig bij het Rijk neerleggen. Dat wil ik niet. In het laatste aanbestedingsdebat heb ik begrepen dat de meerderheid van de Kamer ook niet wil dat de bevoegdheden bij de decentrale overheden worden weggehaald. Zolang de concessieverlening bij de decentrale overheden ligt, kan ik het niet overnemen als het mij niet bevalt. Ik heb het meest vergaande model gekozen om invloed van de minister mogelijk te maken. Ik kies er niet voor om de wet terug te draaien.

Wat is het draagvlak onder de partijen? Het is natuurlijk complex. We grijpen grof in in een veld waar de rijksoverheid nu niet opereert. De heer

Meijdam heeft natuurlijk met iedereen gesproken: decentrale overheden, consumentenorganisaties, vervoerders, TLS, aandeelhouders van TLS, de minister en ambtenaren. Vanuit alles wat hij in het veld heeft gehoord, is hij tot dit model gekomen. De tijd heeft ook niet stilgestaan. Sinds het verschijnen van het model – en wellicht zelfs dankzij het verschijnen van dit model – zijn er voorstellen gekomen van het ROVB om te komen tot een arbitrage- of geschillenbeslechtingsooplossing. Dat vind ik goed om te zien. Dat kan ook goed betrokken worden in de gezamenlijke kamer van concessiehouders en -verleners. Er zijn dus diverse partijen betrokken en er wordt zo veel mogelijk draagvlak gerealiseerd onder de verschillende partijen, maar het is en blijft een moeilijk onderwerp omdat iedereen toch iets van zijn bevoegdheden zal moeten inleveren.

Ik heb aangegeven wat mijn voorkeursoptie is voor de uitwerking van de permanente structuur. Ik wil met de verschillende partijen in het veld tot een procesconvenant komen. Dat convenant moet in ieder geval de volgende kaders bevatten. De structuur moet recht doen aan de decentralisatie, want de Wet personenvervoer 2000 moet niet worden teruggedraaid. Het moet een structureel platform zijn en geen wisselende commissie die, of arbitragecollege dat, wordt ingesteld en weer opgeheven. Er moet een duidelijk aanspreekpunt komen. Ik hecht niet perse aan de vorm van een stichting of een programmabureau. De vorm mag volgend zijn. Er moet wel een mechanisme zijn voor opschaling als de besluitvorming stopt, de reiziger moet nadrukkelijk aan tafel zitten, er moet agenderingsrecht zijn en de financiering van de oplossingen moet aan de voorkant geregeld zijn. Dat laatste is nu nog niet uitgewerkt, maar moet op korte termijn wel worden uitgewerkt, bijvoorbeeld via een onafhankelijke verdeelsleutel. Tot slot moeten de partijen zich binden aan de structuur en aan de uitkomsten van de opschaling via het procesconvenant.

Ik ga ervan uit dat we na de zomer kunnen komen tot een intentieverklaring om die structuur zo snel mogelijk op te zetten. Ik zie het voorliggende voorstel als een no-regreoptie voor alle partijen. Ik geloof dat zelfbinding uiteindelijk beter werkt dan dwang. Maar als er na de zomer geen zicht is op zo'n intentieverklaring, dan sluit ik niet uit dat ik indien nodig bij wet- en regelgeving maatregelen neem om de partijen te verplichten deel te nemen. Maar, nogmaals, ik geloof meer in zelfbinding dan in dwang. Ik denk dat het belangrijk is dat de verantwoordelijkheden op regionaal vlak genomen worden en dat problemen langs die weg worden opgelost. Als dit niet leidt tot een intentieverklaring zal ik wet- en regelgeving daarop aanpassen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik was eigenlijk bezig met een interruptie. Ik heb nog nooit zo'n lang antwoord gehad op een vraag. Dat geeft vaak ook wel aan dat het vrij ingewikkeld ligt. Die conclusie moet ik inderdaad trekken. De minister zegt dat zij het model plat slaat om het duidelijk te maken, maar dan komt er een heel verhaal over procesconvenanten en weet ik wat. De minister is uiteindelijk verantwoordelijk. Ze bagatelliseert haar rol in de afschaffing van het papieren treinkaartje, maar bij het Besluit personenvervoer uit juni 2011 heeft zij wel gezegd dat het daar niet van komt als het probleem van het dubbel opstaptarief niet is opgelost. Zij heeft dus wel degelijk invloed. We krijgen nu van een VVD-minister een onnavolgbaar verhaal over een enorme polderstructuur. Ik kan het bijna niet geloven. Als het meezit, komt er na de zomer een intentieverklaring, maar ondertussen zitten we al twee jaar met allerlei problemen rond de ov-chipkaart die maar steeds niet worden opgelost. Ik snap niet dat de minister dit meent. Wil ze dit echt zo organiseren? En ik begrijp al helemaal niet dat de heer Aptrout het hiermee eens kan zijn.

De **voorzitter**: Dat lijkt me uitlokking.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat doet de heer Aptroot zelf ook altijd. Waarom verschuilt de minister zich achter deze moloch? Waarom gaat zij niet zelf concreet en praktisch voor de reiziger opkomen en de problemen rond de ov-chipkaart oplossen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik verbaas me hier zeer over. De Kamer weet dat de concessieverlening voor het openbaar vervoer decentraal is belegd. De afspraken worden gemaakt tussen vervoerders en provincies, gemeenten en stadsdelen. Die partijen gebruiken als een van de reismiddelen de ov-chipkaart. Die is ooit vanuit de markt van vervoerders ontstaan. Zij hebben daar een organisatie voor opgericht. Ik kom straks nog uitgebreid op TLS terug. Dat heeft het Rijk dus niet gedaan, maar dat is gebeurd in een private organisatie. Het Rijk heeft wel gezegd: wij organiseren het openbaar vervoer op decentraal niveau. Vervolgens hebben we wel steeds discussie over de verschillen tussen de regio's en willen we weer een landelijk systeem. We zien veel problemen met de ov-chipkaart en daar willen we dan weer zeggenschap over krijgen. Ik neem nu een forse stap om hierin voor de rijksoverheid weer een rol te organiseren, want die hebben wij nu niet. Mevrouw Van Gent kan wel zeggen dat ik mijn verantwoordelijkheid moet nemen. Nou, ik neem nu een forse stap door een permanente structuur te organiseren, waarvan ik de onafhankelijke voorzitter aanwijs en waarin partijen zichzelf binden. Als dat niet lukt, ben ik bereid om daarin via wet- en regelgeving een rol te spelen. Ik zorg er bovendien voor dat het Rijk niet meer slechts de vragende partij is, maar ook een agenderende en controlerende partij wordt. Sommige woordvoerders zouden het liefste zien dat ik vanachter mijn bureau elk besluit in de regio's dat mij niet bevalt een andere kant opstuur, maar dat kan niet, want die bevoegdheid heb ik niet conform de wet. Dat zou in strijd zijn met mijn pet als concessieverlener voor NS. Daarom heb ik het zo georganiseerd. Er is maar één stap die verder voert: het ov niet decentraliseren, maar dan komt alles, inclusief de keuze over het aanbesteden, terug naar het Rijk.

De heer Haverkamp heeft gevraagd naar de bindende werking. Wat gebeurt er als een partij zich niet houdt aan de besluitvorming door de structuur? Door het procesconvenant – het klinkt misschien bureaucraatisch, maar we hebben het gewoon nodig – binden partijen zich privaatrechtelijk aan de uitkomsten van de permanente structuur. Een dergelijke constructie is juridisch afdwingbaar. Dat brengt me ook meteen op de vraag van mevrouw Wiegman. Als ze privaatrechtelijk gebonden zijn, zijn besluiten dus ook vatbaar voor beroep en bezwaar.

De heer **Bashir** (SP): Het feit dat de minister een kwartier nodig heeft om een vraag te beantwoorden, laat volgens mij zien hoe de nieuwe structuur in elkaar zit: ontzettend ingewikkeld, onnavolgbaar en zonder instrumenten voor de Kamer om orde op zaken te stellen. Als we nu geen stappen zetten om de regie op dit dossier te nemen, zullen we eindeloos doormodderen. Waarom moeten we zolang doormodderen? Waarom stelt de minister niet meteen orde op zaken? Volgens mij kunnen we uit het verleden de les trekken dat dit hele gebeuren niet werkt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik hield mijn betoog als betoog en niet als antwoord op een vraag. Als de voorzitter me had onderbroken voor een vraag, had ik daar met liefde gehoor aan gegeven. Mevrouw Van Gent weet ook dat ik haar vragen altijd graag beantwoord. Mijn betoog was bedoeld om in algemene zin neer te zetten hoe het model werkt en waarom het wat mij betreft niet ondoorzichtig is, noch een moloch. Je moet echt wel wat dingen organiseren om verantwoordelijkheden die je nu niet hebt naar je toe te kunnen trekken. Vandaar dat we met een procesconvenant moeten werken. We doen juist wat de heer Bashir wil, namelijk doorpakken. Je kunt wel zeggen dat je doorpakt

zonder bevoegdheid, maar dat vind ik dan loze teksten. Ik trek nu bevoegdheden naar het Rijk toe. Ik doe dat in overeenstemming met wat vastligt in de Wet personenvervoer 2000, namelijk de instandhouding van de bevoegdheden van de decentrale organisaties. Ik regel en coördineer een aantal kamers waarin zij tot besluitvorming kunnen komen. Ik zorg ook dat er een plek is waar, als het eerder niet lukt, een doorslaggevend besluit kan worden genomen. Zoiets bestaat nu niet en als we dit invoeren, komt het er. Dat is juist een kwestie van doorpakken. Er komt één plek waar over de ov-chipkaart en dergelijke besloten kan worden.

De heer **Bashir** (SP): Tot nu toe zegt de minister altijd: ik ga er niet over. Als die nieuwe structuur er straks is, zal zij dat eens te meer zeggen, ook al zegt ze nu dat ze daar mogelijkheden voor krijgt. Klopt dat?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ga de heer Bashir straks verrassen op het TLS-dossier. Wij gaan er op dit moment inderdaad niet over. De ov-chipkaart is elders belegd en we gaan ook niet over de concessies en de afspraken die decentrale overheden met de vervoerders maken. We gaan alleen over onze eigen concessie voor het spoor. Ik ga ervoor zorgen dat de belangen van het Rijk, de decentrale overheden en de reiziger eindelijk op één punt geconcentreerd worden. Er komt een keuzemogelijkheid om het zelf decentraal op te lossen. Als dat niet lukt, is er een plek om een doorslaggevend besluit te nemen. Dan hoeven we niet langer om elkaar heen te draaien en hoeft de besluitvorming die nu heel traag is in de toekomst niet meer zo langzaam te verlopen. De bevoegdheden voor de minister worden groter omdat het Rijk agenderingsrecht krijgt. Ook de consumentenorganisaties krijgen dat. Ook benoemt de minister de voorzitter van het bestuur dat doorslaggevende besluiten neemt. Bovendien heeft de minister nog wet- en regelgeving achter de hand. Op deze manier hebben we dit stevig en sterk ingeregeld.

De heer **Aptroot** (VVD): De minister heeft dit voorstel over de permanente structuur twee maanden geleden aan de Kamer aangeboden. Wij moeten zelf ook eens doorpakken, want we vertragen de boel alleen maar. Ik kan een eind met de minister meegaan. Er moet iets van een permanente structuur komen. Het klopt dat de minister de touwtjes aan het aanhalen is, want het is aan de decentrale overheden. Ik vind het voorstel wel ingewikkeld en kostbaar. Zo'n stichting met een bestuur en een staffbureau zie ik niet zitten. Natuurlijk moeten de concessieverleners af en toe met elkaar bijpraten in een clubje en de vervoersbedrijven ook. Die kunnen wat mij betreft gewoon ergens bij elkaar komen, bijvoorbeeld in een landelijk openbaarvervoerberaad analoog aan het ROVB. Je kunt regelen dat iedereen daar verplicht bij is aangesloten. Dat is wel nodig, iedereen moet meedoen en mede verantwoordelijkheid dragen. Met een arbitragecommissie daarbovenop die eventueel knopen doorhakt, ben je er ook, maar met een lichtere structuur. Dan hebben we de essentie te pakken, maar is het minder opgetuigd.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Na het verschijnen van dit voorstel is ook het arbitragemodel naar buiten gekomen. Het arbitragemodel bevat aantrekkelijke elementen. Ik kan me goed voorstellen dat je die toevoegt aan de kamer waarin de concessieverleners en concessiehouders met elkaar moeten overleggen. Uiteindelijk heb ik wel een besluitvormend gremium nodig dat als ze er niet uitkomen – een arbitrage is namelijk nooit bindend – een bindend besluit kan nemen. Ik neem het voorbeeld van het dubbele opstaptarief. We hebben de commissie-Meijdam gevraagd om uit te zoeken of dit kan worden opgelost. Zij heeft gezegd dat het technisch kan. Vervolgens zijn we gaan bekijken wat de kosten daarvan zijn, want die zullen door verschillende partijen gedragen moeten worden. Die kosten blijken mee te vallen. Het

kost enkele miljoenen per jaar, dus dat is te overzien. Daarom zou je kunnen zeggen dat iedereen zijn verantwoordelijkheid moet nemen en een deel van de kosten moet dragen. Een dergelijk debat zou deze week moeten plaatsvinden, maar het proces is toch weer gestokt omdat niemand het financiële deel wil dragen, ook al valt dat mee. Het is essentieel dat iemand de rechter speelt en besluit hoe het verdeeld wordt. Om dit specifieke probleem op te lossen ben ik bereid om, als ze er deze week niet uitkomen, het voor een jaar op te pakken en het in de permanente structuur te regelen zodat we er niet meer op hoeven te wachten. Ik wil de kwestie met het dubbele opstaptarief gewoon regelen. Dat behoort nu echter niet tot mijn bevoegdheden. Het enige wat ik kan doen, is een zak geld trekken om het te regelen. Ik wil dat dit straks anders gaat doordat in de permanente structuur een doorzettingsmacht zit, ook voor de financiële verplichtingen die erbij horen.

De heer **Aptroot** (VVD): We zitten denk ik dicht bij elkaar. Er moeten besluiten worden genomen en er moet doorzettingsmacht zijn. Ik pleit voor een landelijk openbaarvervoerberaad waarin de concessieverleners en de vervoerders bij elkaar zitten. Als zij er niet uitkomen, kun je naar een stichting met een benoemde voorzitter, maar dat vind ik qua democratische controle lastig. Dan zou ik liever als laatste redmiddel een minister hebben die de knoop doorhakt. Dan kan de Kamer daar nog democratische controle op uitoefenen. Maar alleen als laatste redmiddel, want ik vind ook dat het in feite gaat om bevoegdheden van andere overheden. Toen we over aanbesteden spraken, ging het over het huis van Thorbecke en over het feit dat we ons nergens mee moeten bemoeien, maar als ultimatum remedium zou ik me het kunnen voorstellen. Er moet een manier zijn om de knoop door te hakken waardoor het praten voorbij is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: We zullen dat arbitragemodel in de uitwerking meenemen. Wat betreft de rol van de minister heb ik al meermaals gezegd dat ik ook belanghebbende ben. Ik ben concessieverlener aan de NS en ik ben dus niet onafhankelijk. Als ik de partijen niet bindt aan zo'n besluitvormend orgaan en zeg dat ik zal beslissen als zij er niet uitkomen, dan weet ik dat elke rekening naar het Rijk gaat komen. Ik wil juist dat ze zich binden aan het besluitvormende orgaan. Dat moet natuurlijk wel onafhankelijk zijn. Dat is de essentie. Ik snap wel dat sommigen willen dat ik in mijn kamer het laatste besluit neem, maar dat kan gewoon niet vanuit mijn rol, behalve als we het ov weer centraliseren. Dat is echter een heel andere discussie.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik snap het toch niet helemaal. Dat dubbele opstaptarief kost geld, maar wie gaat dat betalen? Ik heb toch echt begrepen dat de permanente structuur geen antwoord biedt op de vraag wie er gaat betalen voor de besluiten. Dan heb je meteen weer een probleem te pakken. Dan polder je tot je een ons weegt. Over het papieren treinkaartje heeft de minister gezegd dat het er niet uitgaat als het dubbele opstaptarief niet is afgeschaft. Ze heeft dus wel degelijk een vinger in de pap. Dat klopt niet met elkaar. De invalshoek van de heer Aptroot vind ik op zich wel interessant.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het klopt wel. In de permanente structuur moet uiteindelijk ook de financiële verdeelsleutel geregeld worden. Dat heb ik nadrukkelijk gezegd. Er is nu gestart met het maken en bedenken van de structuur. Als je een procesconvenant maakt, moet daar ook instaan hoe dat zal gaan.

Wat betreft mijn «macht» inzake het papieren treinkaartje herinner ik mevrouw Van Gent eraan dat we speciaal een AMvB in het leven hebben moeten roepen om dat te kunnen doen. Zolang het dubbele opstaptarief niet is opgelost, zal ik ervoor zorgen dat dat papieren treinkaartje niet

wordt afgeschaft. We hebben die AMvB moeten maken omdat het niet tot mijn bevoegdheden behoorde. Mevrouw Van Gent wil nog meer dingen, maar daar staat niets over in de AMvB. Ik denk dat duidelijk is dat dat het verschil is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Hoe lang gaat dit allemaal nog duren? Wanneer is duidelijk hoe de financiën op orde komen en wie het gaat betalen? We praten al twee jaar over de ov-chipkaart. Ik wil weten hoe het zit, wat deze permanente structuur kost en hoe vertragend dit gaat werken. Wat mij betreft is de minister het laatste redmiddel en zij heeft over een aantal dingen echt wel iets te zeggen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Twee maanden geleden is het voorstel aangeleverd. We hebben inderdaad twee jaar gesproken over de ov-chipkaart in brede zin. We hebben geconstateerd dat we een structuur moeten bedenken waarin wel doorzettingsmacht is. Daar heb ik de commissie-Meijdam voor gevraagd. Die heeft haar rapport twee maanden geleden opgeleverd. Dat ligt nu voor in de Kamer. Ik wil er graag mee door en vraag de Kamer aan de verschillende partijen de mogelijkheid te bieden om kort na de zomer te komen tot een intentieverklaring. Dan kan er aan het eind van het jaar een procesconvenant liggen. Dat is de allersnelste weg.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb ook gevraagd wat het kost. Wat gaat deze permanente structuur er nu aan bijdragen dat de concrete problemen rond de ov-chipkaart worden opgelost en op welke termijn gaat dat gebeuren? We hebben er eerder over gediscussieerd, maar het schiet voor geen meter op.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Qua kosten gaat het alleen om een aantal mensen. Dat is dus niet het grootste. Ik wil straks ingaan op TLS. Voor TLS heb ik heel andere plannen. Daar zouden kosten bij kunnen komen kijken. Dat verhaal kan losstaan van de permanente structuur afhankelijk van de keuzes die we rond TLS maken.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voor mij is niet helemaal duidelijk waar we vandaag ja tegen zeggen. Er ligt een voorstel van de commissie-Meijdam. Ik begrijp van de minister dat ze hier veel van haar voorkeuren in terugziet, maar dat ze ook nog wil overleggen met de betrokken partijen. Ik heb gevraagd of er consensus was. De minister heeft gezegd dat de heer Meijdam met iedereen heeft gesproken. In de brief van de minister staat dat meerdere vervoerders zich erin konden vinden. Wat gaan we doen als mensen zich er niet in kunnen vinden? Wat het bindend advies betreft, vraag ik me af of het klopt dat het onafhankelijke oordeel gegeven wordt door de rechter. Men heeft een privaatrechtelijke overeenkomst dus kan men gezamenlijk beroep aantekenen bij de rechter. Klopt dat? Hoewel ik alle vertrouwen heb in de minister, heb ik het gevoel dat de rechter nog onafhankelijker is dan de minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Haverkamp zegt ja tegen een voorstel waarbij de minister agendeert naast andere partijen, waarbij partijen bespreken en besluiten in kamers, waarbij opschaling plaatsvindt naar een bestuur of een commissie die besluit en waarbij de minister altijd nog met wet- en regelgeving kan ingrijpen. Inzake die opschaling moeten de partijen zich in de komende periode via een intentieverklaring en daarna middels een procesconvenant gaan binden. Dat is wat ik van de Kamer vraag. De heer Haverkamp vroeg ook of er met iedereen gesproken was en of iedereen het helemaal eens was met het voorstel. Daar heb ik al op gereageerd. Er is natuurlijk met iedereen gesproken en op hoofdlijnen

vindt iedereen dat er een permanente structuur moet komen. Als het gaat over wie wat moet inleveren, gaan de verschillende kikkers natuurlijk wel verschillende kanten op springen, maar dat houdt je altijd. Beroep bij de rechter is inderdaad altijd mogelijk. De meest onafhankelijke der onafhankelijken kan zich er nog over uitspreken.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik stelde de vraag naar aanleiding van de zin dat het voorstel kan rekenen op steun van «meerdere betrokken partijen». Is er wel draagvlak? Als er geen draagvlak is, vraag ik me af hoe die procesafspraken gaan werken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In verschillende sessies is aangegeven dat er draagvlak is. Er zijn natuurlijk meer modellen gepresenteerd. Sommige partijen vinden het arbitragemodel van groot belang. Naarmate je concreter wordt, zie je meer gespartel. Daar ben ik helder over. De heer Meijdam komt natuurlijk niet met een voorstel waarin meerdere partijen zich niet kunnen vinden. Dan zou het heel lastig worden om vervolgstappen te zetten.

De heer **Monasch** (PvdA): We zijn het met elkaar eens dat er een noodzaak is voor een permanente structuur. Een reden daarvoor is dat we namelijk te vaak over incidenten praten. Ik ben een beetje bang dat deze permanente structuur daar niet veel aan zal veranderen. De minister heeft inzake het papieren treinkaartje ingegrepen met een AMvB. Zou zij niet nog eens zoiets moeten doen? Dat kan een beetje tegen haar aard indruisen, maar misschien moet ze maar eens komen met een serie AMvB's om schoon schip te maken. Het gaat anders gewoon te lang duren voordat die structuur werkt. Ik kan de burgers gewoon bijna niet onder ogen komen als ze me vragen naar de procedure rond verloren ov-chipkaarten of het dubbele opstaptarief. Ik wil dat het opgelost wordt. Ik ben volksvertegenwoordiger en ik vind dat ik die mensen een antwoord moet kunnen geven. Aan de andere kant vind ik ook dat wij ons eigenlijk met de grote lijnen moeten bezighouden. We blijven maar tussen de wal en het schip vallen. Moeten we niet gewoon één jaar lang schoon schip maken en orde op zaken stellen? Dan kunnen we vervolgens bekijken hoe we die permanente structuur permanent instellen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik snap en herken de wensen van de heer Monasch, maar ik moet hem toch zeggen dat wat hij wil niet kan. Dan moet je nieuwe wetgeving maken. Eigenlijk wil hij zelf besluiten over iets wat iemand anders moet doen. Dat kan niet. Het is niet onze bevoegdheid en onze taak. Wat de heer Monasch wil, kan niet zomaar in AMvB's worden opgenomen. Dat moeten we ook niet willen, want de essentie is dat we de bevoegdheden voor het regionaal openbaar vervoer ooit bij de regio's hebben neergelegd. Het probleem is dat die regio's en de vervoerders versnipperd zijn. Daardoor kunnen de problemen rond de ov-chipkaart niet adequaat genoeg worden opgelost. Dat komt voornamelijk omdat de besluitvormingstructuren nu te vrijblijvend zijn. Van rijkswege proberen wij die besluitvorming minder vrijblijvend te maken. Eigenlijk is er niemand die zegt: ik sla erop. Die gaat er met deze nieuwe structuur wel komen. We hebben dit dus nodig om tempo te maken.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de minister nu de andere onderwerpen langs gaat tot ze bij de overige onderwerpen is. Daarna kan eventueel weer geïnterrupteerd worden. We moeten een beetje op de tijd letten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het volgende onderwerp is TLS. De permanente structuur en TLS worden nog wel eens door elkaar gehaald. Ik breng nog maar eens in herinnering dat TLS een

privaat bedrijf is dat in 2001 is opgericht door een aantal vervoerbedrijven om de ov-chipkaart te ontwikkelen. Toen waren er meer aandeelhouders, maar inmiddels zijn NS, GVB, RET en HTM de aandeelhouders. De commissie-Meijdam heeft aangegeven dat het probleem in de huidige situatie is dat er geen scheiding is van rollen. TLS is opsteller van de spelregels en de standaarden, maar ook uitvoerder ervan.

Niet-aandeelhoudende vervoerbedrijven zijn verplicht afnemer van TLS, maar hebben geen invloed op de kosten. Wat hen betreft wordt er te veel betaald. Daarom heb ik de heer Meijdam gevraagd om opnieuw naar de positionering van TLS te kijken, ook omdat de Kamer mij verschillende keren vroeg om in te grijpen bij TLS. Het is geen overheidsorganisatie, dus ik kan daar helemaal niet zo makkelijk ingrijpen. Ik heb de heer Meijdam ook gevraagd, specifiek te kijken naar de borging van de onafhankelijkheid van de beleidsbepalende taken. Je kunt natuurlijk de kaart maken, maar als je ook over de spelregels en de standaarden gaat, dan is dat best complex. De heer Meijdam heeft verschillende varianten onderzocht. Ik kom zelf tot het uitgangspunt dat een organisatie dienstbaar moet zijn aan de reiziger en aan andere betrokken partijen. Daarvoor is transparantie en innovatie uitermate belangrijk. Dat gaat alleen maar werken als TLS op een andere manier wordt gepositioneerd. En dat gaat alleen maar werken als ik met de aandeelhouders in gesprek ga over de vraag hoe de aandeelhouderspositie zo gewijzigd kan worden dat iedereen deelneemt. Niet iedereen wil dat om hen moverende redenen. De beslissingsbevoegdheid over spelregels en standaarden moet ergens anders komen te liggen, wat mij betreft bij de permanente structuur.

Aangezien TLS een eigenstandig bedrijf is en in totaliteit opereert en al zijn activiteiten verbonden zijn, ben ik van plan om met TLS in gesprek te gaan over een totale overname van de positie van TLS met bijbehorende kosten om te bekijken hoe we de taken van die organisatie op de juiste plek kunnen beleggen. Dat betekent dat in ieder geval de beslissingsbevoegdheden over de spelregels en de standaarden wat mij betreft in de permanente structuur thuishoren. Rond andere zaken, bijvoorbeeld ICT-activiteiten, kunnen we altijd bekijken of we die in de markt zetten of op een andere manier organiseren. Daarover zijn we op dit moment met de aandeelhouders in gesprek. Ik zei al dat ik de heer Bashir positief wilde verrassen op dit vlak. Ik denk dat ik dat hiermee doe. Er zijn inderdaad moties ingediend, ook over de salarissen van de TLS-top. Het klopt dat ik altijd afhoudend ben geweest op dat vlak omdat het geen overheidsorganisatie is waarin wij op die manier kunnen ingrijpen. Ik vind de discussies over de salarissen eerlijk gezegd minder interessant. Ik vind de discussie over de spelregels en standaarden veel belangrijker. Dan kom je ook op vraagstukken rond de realisatie van kaarten van bepaalde aandeelhouders. Waarom kunnen sommige betrekkelijk makkelijk worden gerealiseerd, maar kunnen kaarten van nieuwe spelers moeilijker in het nieuwe schema worden ingepast? Ik wil namelijk dat iedereen die iets biedt wat goed is voor de reiziger zijn product kwijt kan.

Er zijn twee stappen nodig. De aandeelhoudersstructuur moet worden aangepakt zodat er een level playing field ontstaat. Daarnaast moet de beslissingsbevoegdheid worden ondergebracht bij de permanente structuur. Ik overweeg dus ook een variant waarbij ik de aandelen ga overnemen. Als ik daar verder mee ben, zal ik de Kamer daarover informeren.

De heer Bashir heeft gevraagd of ik in gesprek ben geweest over de salarissen. Ik ben al ingegaan op de motie. Ik kan zoiets niet doen. Conform mijn toezegging ben ik echter wel het gesprek aangegaan met de voorzitter van de raad van commissarissen. Dat was in augustus 2011. In de vijfde voortgangsrapportage heb ik aangegeven hoe ik aan die motie heb voldaan. Nu er concreet geworven wordt voor een nieuwe directeur

heb ik nogmaals de wens van de Kamer kenbaar gemaakt. Dat proces loopt op dit moment.

De heer **Bashir** (SP): Wat is daarvan het resultaat?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is nu een private organisatie. Ik kan aangeven wat ik denk dat verstandig is. Dat heb ik ook gedaan. Wij hebben geen beslissingsbevoegdheid over salarissen bij deze organisatie. Ik ben het gesprek aangegaan en ik heb inzake de nieuwe directeur gezegd dat ze het verstandig moeten aanpakken en het binnen de norm moeten houden. Daarmee hebben we alles gedaan wat we kunnen doen. Over de aandelen ga ik het gesprek aan. Een vijandige overname gaat me net iets te ver.

Dan kom ik bij het dubbele opstaptarief. Ik heb daar net al wat over gezegd, ook over mijn irritatie. Ik hoop dat er deze week een oplossing gaat komen. Ik zie dat het technisch en financieel binnen ons bereik ligt. Dat moet gewoon gerealiseerd worden.

Kan het dubbele opstaptarief niet helemaal worden afgeschaft? Afschaffen van het opstaptarief in het algemeen zou effect hebben op het kilometertarief. Het ov moet immers wel bekostigd worden uit de tarieven die binnenkomen. Korte ritten worden dan naar verhouding heel goedkoop en lange ritten worden dan naar verhouding heel duur. Daarom is ooit het opstaptarief ingevoerd.

Kan het dubbele opstaptarief tussen spoor en bus weg? Zoals mevrouw Wiegman al aangaf was er in de papieren wereld een opstaptarief. In die zin is er geen directe aanleiding om het te wijzigen. We hebben het juist weer teruggebracht naar de oude situatie omdat er volgens de Kamer geen verslechtering mocht zijn ten opzichte van de oude situatie. Decentrale overheden kunnen bij hun concessies besluiten het opstaptarief tussen tram en bus niet in te regelen.

Over de ov-chipkaart zijn veel verschillende vragen gesteld. Het duurt drie weken voordat een defecte kaart vervangen is. Er is gevraagd of dat niet sneller kan. Een defecte kaart wordt naar TLS gestuurd. Daar wordt hij in de backoffice beoordeeld. Daardoor duurt het langer voordat de klant een nieuwe kaart heeft dan bij verlies en diefstal. Dat kan in zeven werkdagen geregeld worden en in de praktijk lukt dat binnen drie tot vier werkdagen. Er wordt door TLS aan gewerkt om de periode voor de beoordeling van defecte kaarten sterk te bekorten. Ik zal er bij TLS op aandringen om hier haast mee te maken.

Er is gevraagd naar oplossingen voor de gemaakte kosten en de declaraties. De meeste vervoerders hebben inmiddels een oplossing voor abonneementhouders met een defecte kaart. Het tonen van een kopie van de defecte kaart en een print waaruit blijkt dat het abonnement betaald is, bijvoorbeeld bij Qbuzz, Veolia, Arriva en CXX, of een tijdelijke kaart, bijvoorbeeld bij NS, GVB, RET en HTM volstaat. Reizigers kunnen er ook voor kiezen achteraf declaraties in te dienen bij de vervoerder. Studenten kunnen dit doen bij de regisseur studentenreisrecht.

Er is gevraagd wanneer er een reactie komt op de motie-Aptroot/Verhoeven over het beperken van de bewaartermijnen tot drie maanden. Wij beschikken niet over de wettelijke bevoegdheden om het in de motie gevraagde te realiseren. De sector wenst vast te houden aan de overeengekomen bewaartermijn van achttien maanden. Over de uitvoering van de motie ben ik in gesprek met het College bescherming persoonsgegevens. Ik had inderdaad gedacht er nu al iets over te weten, maar zover ben ik helaas nog niet. Ik zal de Kamer daar zeker terugkoppeling over geven. De heer Aptroot stelde vragen over fraude met de ov-chipkaart. TLS heeft aangegeven dat het aantal gemanipuleerde ov-chipkaarten waarmee wordt gereisd al gedurende langere tijd laag ligt. Het gaat dagelijks om een aantal tussen de tien en vijftien kaarten. Dat zijn vrijwel allemaal anonieme ov-chipkaarten.

Er is gevraagd naar de boete die houders van een ov-jaarkaart krijgen als zij vergeten in te checken. Deze doelgroep heeft een volledig afgekocht reisrecht voor het ov. Deze mensen kunnen dus nooit zwartrijden. Ik kan me het onbegrip voorstellen over een boete die zij krijgen als ze vergeten in te checken. Ik heb daar onmiddellijk op gereageerd en heb de ov-bedrijven verzocht om beboeting van deze specifieke groep te voorkomen als zij bij vergissing verzuimen in of uit te checken. Ik denk dat de vervoerders een vorm van permanente coullance moeten organiseren met een maximum van een aantal keren per jaar. Als iemand namelijk helemaal niet meer incheckt, wordt het lastig voor de vervoerbedrijven. Zo gaat NS in de huidige papieren wereld ook om met reizigers die hun abonnementen zijn vergeten.

Wat is de stand van zaken rond de roze ov-chipkaart? Het eerste ov-debat dat ik ooit voerde, ging daarover. Het ROVB neemt dit mee bij de evaluatie van het landelijke tarievenkader. Die evaluatie loopt nu. Ik zal blijven vragen naar de voortgang rond de roze ov-chipkaart.

Hoe zit het met het reizen op rekening? NS heeft het reizen op rekening geïntroduceerd bij de eigen zakelijke klanten. Sinds 1 mei kunnen zakelijke klanten bij de RET gebruikmaken van het reizen op rekening. Er worden gesprekken gevoerd met de andere vervoerders om het reizen op rekening uit te breiden over heel Nederland.

Is er een miljoenentekort in Groningen en Drenthe door de ov-chipkaart? Volgens het OV-bureau Groningen Drenthe wordt het financieel tekort voornamelijk verklaard door tegenvallende inkomsten. Voor een beperkt deel is het terug te voeren op de overgang van de strippenkaart naar de ov-chipkaart per 3 november 2011.

Over de veiligheid in het ov heb ik de Kamer op 4 juni uitgebreid geïnformeerd, samen met mijn collega's van BZK en V en J. Agressie en geweld tegen werknemers met een publieke taak, dus ook ov-personeel, zijn en blijven onacceptabel. We hebben daarvoor de Taskforce Veiliger Openbaar Vervoer ingesteld. Die moet de incidenten terugdringen. De maatregelen die daarvoor zijn bedacht, zijn bijna allemaal geïmplementeerd en hebben ook al bijgedragen aan een verbetering. Helaas zien we toch keer op keer dat agressie her en der de kop op steekt. Ik ben blij dat NS een zerotolerancebeleid hanteert en op geen enkele wijze agressief gedrag duldt. Bij de aanpak door de politie en het OM wordt altijd een lik-op-stukbeleid gevoerd tegen mensen die agressief zijn geweest tegen werknemers met een publieke taak. Verder verwijs ik naar de brief waarin er nog veel dieper op wordt ingegaan.

De CDA-fractie vroeg in een andere debat deze week naar de pilot over veiligheid in het ov. Die pilot wordt in september afgerond. De tussenmetingen geven heel goede resultaten. Dat betekent inderdaad een «ja, mits» omdat het er positief uitziet. Ik vind het wel van belang, maar dan spreek ik even namens mijn collega van BZK, dat de verschillende partijen meedoen. BZK heeft het gefinancierd en in een volgende ronde zouden meerdere partijen moeten meefinancieren. Ik heb begrepen dat sommige dat ook al toegezegd hebben. Enkele fracties spraken hun lof uit over het ov-reisverbod. Ik ben blij met de steun van de Kamer.

De heer De Jong vroeg of ik de herinvoering van het papieren kaartje in de regio's belemmer. Dat is niet het geval. Per 3 november 2011 heb ik de strippenkaart in Nederland afgeschaft. Dat was de bevoegdheid van de minister. De regio's hebben daar zelf een verzoek voor ingediend. De invoering van de ov-chipkaart in het stads- en streekvervoer is daarmee een feit geworden. De bedrijven zijn nu zelf verantwoordelijk voor de tarieven en de producten in hun regio. Als zij zelf een papieren kaartje willen invoeren, werp ik geen belemmeringen op. Ze hebben mij gevraagd om het uit te zetten zodat de ov-chipkaart goed ingevoerd kon worden, maar ik leg de regio geen belemmeringen op. Ik vind het natuurlijk wel een beetje gek dat als men gisteren het één vroeg en nu het ander wil, maar dat mogen ze zelf besluiten.

Dan kom ik op het verdwijnen van het papieren treinkaartje en het sluiten van de poortjes. Voor stations die een verbinding vormen tussen wijken is het niet mogelijk om de poortjes te sluiten. Ik woon zelf in Leiden, dus ik weet hoe de constructie daar is. In Haarlem geldt hetzelfde. De NS en de gemeenten zijn in overleg over hoe dit moet. De poortjes kunnen dus niet dicht voordat er goede oplossingen zijn. Ik volg de voortgang op dit gebied nauwgezet.

Er is gevraagd om de aanvraag inzake de FENS-rapportage van tevoren te toetsen en de Kamer een betere verantwoording te geven. Ik herhaal toch nog maar even de geschiedenis van dit fonds. Het gaat hier niet om publieke middelen. Het gaat om een fonds dat is gevuld met de opbrengsten van de verkoop van de aandelen Telfort door NS in 2000. Destijds is wel besloten om het te oormerken voor publieke belangen zoals electronic ticketing, het voor de gehele sector van de grond krijgen van de ov-chipkaart en voor de kwaliteitsverbetering van de stations. Het was eerst aan NS en RIB, later ProRail, en het is geregeld in de FENS-overeenkomst. Het is dus niet aan de orde om aanvragen voor bestedingen tevoren door mij of de Kamer te toetsen omdat het niet om publiek geld gaat. Wel is afgesproken dat erover gerapporteerd wordt. Ik hecht eraan te onderstrepen dat NS en ProRail tot nu toe het vertrouwen niet hebben beschaamd. Ze besteden de middelen niet anders dan afgesproken. Ik geloof wel dat de kwaliteit van de voortgangsrapportages omhoog kan. Daarvoor zal ik zorgdragen.

De toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de Vizirispas zijn zowel voor de Kamer als voor mij belangrijke onderwerpen. Per brief en op andere manieren heb ik de regionale partijen meermaals gevraagd hier zorg voor te dragen. Ik ben zelf onlangs op werkbezoek geweest op station Leiden. Daar kon ik zien wat het betekent om blind te zijn, maar ook hoe het is om als ADHD'er op zo'n station te zijn. Met die en met andere beperkingen moet men toch met gemak gebruik kunnen maken van de ov-chipkaart of van een ander reismiddel. Vrijdag is er een overleg over het nieuwe Vizirisproduct. Viziris was een pilot en is verlengd tot het einde van het jaar. Daar heb ik ook een brief over gestuurd. Vrijdag wordt gesproken over het nieuwe product dat per 1 januari 2013 zou moeten gaan gelden. Dat lijkt sterk op het bestaande product, maar is wel meer marktconform. Als het marktconform is, kun je het ook uitbreiden naar andere doelgroepen. Ik blijf hier sterk op toezien.

Dan kom ik op de overige vragen. Over de fraude bij het GVB wil ik kort zijn. Het is gewoon een gemeentelijk bedrijf. Er is een onderzoek gestart en men zal maatregelen nemen.

Hoe zit het met de extra opbrengsten? De stadsregio Amsterdam heeft besloten om 15 mln. minder per jaar aan exploitatiesubsidie te verlenen. Volgens de stadsregio is dat vanwege meerdere ontwikkelingen, waaronder een fors herstel van de toeristensector en een daling van het aantal zwartrijders. Dat heeft geleid tot een substantiële opbrengstengroei. Verder vermoedt de stadregio dat het sluiten van de metropoortjes zijn vruchten heeft afgeworpen. Op 14 februari 2012 heb ik de Kamer over dit onderwerp per brief geïnformeerd. Er is gevraagd of ik een grote schoonmaak kan houden bij het GVB. Nee, dat kan ik niet doen, want het is een stedelijke organisatie.

Hoe staat het met de incomplete transacties en hoe wordt er omgegaan met de overgebleven gelden? Zoals het ROVB in de brief van 12 april aangeeft, is in november 2011 een evaluatie gehouden. Het ROVB gaat deze week nogmaals naar de incomplete transacties kijken en zal definitieve afspraken maken over normen en eventuele overgebleven gelden. Tot die tijd blijven de vervoerders coulant omgaan met de terugbetalingsregeling en blijft men reizigers erop wijzen om uit te checken. Hoeveel blijft er hangen bij de vervoerders? In eerdere overleggen hebben we hier uitgebreid over gesproken. Over hoeveel geld het gaat, is mij niet bekend. De overheden en de vervoerders hebben

aangegeven dat de gelden die vrijkomen als gevolg van het niet uitchecken zullen worden geïnvesteerd in maatregelen ten gunste van de reiziger. Dat doen ze in overleg met de opdrachtgevers en met de regionale consumentenorganisaties die daar toezicht op kunnen houden. Mevrouw Wiegman heeft gevraagd naar de NDOV. Misschien heeft zij mijn brief niet helemaal goed begrepen, want de werkwijze die zij beschrijft, is exact wat ik beoog. Als concessieverleners eisen wij van onze concessiehouders dat vervoerders gratis data beschikbaar stellen. Het kan dus alleen maar om de verzendkosten gaan en niet om de kosten voor het maken of het verzamelen van de data. We willen één loket voor open data. Daar zijn verschillende gegadigden voor. Ik kom spoedig met de voorwaarden waaraan de gegadigden moeten voldoen om gecertificeerd te worden. Daarin zal ook staan hoe de partijen moeten omgaan met koppelvlakken of API's.

Het afschaffen van de stads- en streeksupplementen mag van mevrouw Wiegman niet doorgaan. Daarnaast geeft zij aan dat de consumentenorganisaties niet tijdig betrokken zijn. Het is primair een zaak van de decentrale overheden en hun vervoerders. Dat wordt ook aan het einde van de week besproken in het ROVB. Volgens Rover zijn de provincies en de stadsregio's in gebreke gebleven bij het vragen van advies aan de consumentenorganisaties. Dat betreur ik want dat zouden ze wel moeten doen. In het overleg dat ik op korte termijn heb met de voorzitter van het ROVB zal ik daar expliciet op wijzen. Dat heb ik overigens ook gedaan met betrekking tot de zaken waarover de heer Monasch sprak, namelijk de gelden die niet meer kostenneutraal binnen de concessie werden gerealiseerd. Ook daarop heb ik het ROVB aangesproken.

Het verbaast me dat Syntus elektrische rolstoelen weigert. Toen de heer Haverkamp mij die vraag stelde, heeft Syntus mij verzekerd dat dit niet meer zou gebeuren. Ze hebben wel gezegd dat er verschillende rolstoelen bestaan, met verschillende maten en gewichten, en dat ze even moesten bekijken hoe ze daarmee om zouden gaan. Per 9 mei jl. is de Algemene wet gelijke behandeling in werking getreden voor het openbaar vervoer. Mensen met een handicap kunnen nu gewoon om een oordeel vragen bij de Commissie Gelijke Behandeling. Er zit dus een ov-deel in de wet. Vervoerders moeten duidelijk kunnen maken waarom zij rolstoelen weigeren. Er is nu dus een plek waar mensen met een beperking hun gelijk kunnen halen.

Oplaadpunten op het platteland zijn de verantwoordelijkheid van de vervoerder. In vergelijking met de strippenkaart zijn er meer mogelijkheden, want er zijn meer oplaadpunten. Er is ook een autoreloadoptie. Ik zal het signaal in ieder geval overbrengen aan de decentrale overheden zodat zij erop kunnen letten. Ik denk echter dat er nu meer mogelijkheden zijn dan in het verleden.

De heer Monasch heeft gevraagd naar de gemeente Lansingerland en waarom het niet opschiet. Ik begreep dat er ophef was in de raad. Ik dacht dat we duidelijk hadden gecommuniceerd over de manier waarop we het zouden doen en wanneer. TNO heeft het detailrekenmodel zo goed als gereed. Er is ook een eerste indicatie van de effecten van het absorberend maken van de betonnen platen. Die indicatie is behoorlijk positief. De eerste verwachtingen van TNO over de effecten van de raildempers zijn wat minder rooskleurig. Infraspied verwacht medio augustus alle onderzoeken te hebben afgerond naar onder andere de veiligheidsaspecten, de onderhoudsaspecten en de kosten. Ik wacht die onderzoeken uiteraard af en heb goede hoop dat er na de uitkomsten van die onderzoeken heel snel maatregelen getroffen kunnen worden. Dat heb ik de vorige keer ook gezegd. Ook heb ik gesproken over de termijnen waarbinnen wij dat gaan realiseren. Daar is volgens mij niets aan veranderd. Ik weet dat het altijd een hot item is, maar ik heb geen enkel signaal dat wij afwijken van de afspraken die ik ook aan de Kamer heb gestuurd. We blijven daarop sturen. Het enige waarvan we afhankelijk zijn,

zijn de weersomstandigheden. Alle andere zaken waarvoor we niet afhankelijk zijn van een ander doen we in het snelste tempo. Er is gevraagd naar het HRN. De heer Monasch was niet blij dat het plaatje van FMN er niet ligt. Ik ben daar ook niet blij mee, want ook ik had dat nu willen behandelen. Het hangt namelijk samen met het beleidsvoornemen en dat hangt weer samen met HSA-vragen. Het was mij ook een lief ding waard geweest om dat nu af te ronden. We hebben een onafhankelijke voorzitter gevraagd, volgens mij mede op verzoek van de Kamer, dat met alle partijen te realiseren. Het zijn niet alleen de private partijen die de cijfers daarvan niet snel en transparant genoeg hebben aangeleverd. Ook de NS zat daarbij. Dat gold voor allemaal. De heer Janse de Jonge die wij verzocht hebben dit te realiseren, heeft gezegd dat het gewoon niet klaar is. Hij kan het dus pas op een later moment leveren. Daarvan heb ik de Kamer zo snel mogelijk op de hoogte gesteld. Ik had het ook liever veel eerder willen hebben, want dan hadden we dit debat voor de zomer mooi kunnen afronden. We willen uiteraard geen prutswork leveren, maar dat mag duidelijk zijn.

Ik heb het plan van Amsterdam ontvangen. Ik heb het zelf nog niet kunnen bekijken vanwege de drukte van de afgelopen periode. Ik begrijp van de mensen die mij adviseren dat er een zeer interessante insteek in zit. Ik zal het goed bestuderen. Het is een plan dat voor een deel ook in samenwerking met ProRail tot stand is gekomen. Ik zal dus ook naar de andere partijen kijken waarop het betrekking heeft, bijvoorbeeld NS. Ik zal met een reactie hierop komen.

De antwoorden op de schriftelijke vragen van de heer Haverkamp komen nog deze week naar de Kamer.

De heer Haverkamp vroeg of de moties uit het verleden door mij uitgevoerd worden, ook al is het kabinet demissionair. Hij weet dat een bewindspersoon altijd de moties erft waarop zijn voorgangers ja gezegd hebben. Wij kunnen daar alleen van afwijken door de Kamer te melden dat wij iets niet uitvoeren. Als de Kamer het daarmee eens is, zijn wij ervan af. Als de Kamer het er niet mee eens is, is zij van de minister af. Zo werkt het. Uiteraard ga ik zorgvuldig om met de uitvoering van de aangenomen moties.

De **voorzitter**: Dan is er nu tijd voor een korte tweede termijn.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Het belangrijkste onderwerp is de permanente structuur. Ik begrijp dat de minister door wil gaan en er moet ook echt iets gebeuren. De minister voelde wel wat voor het huidige voorstel. Ik heb gezegd dat ik er veel in herken, maar dat ik een wat simpeler uitvoering wens met een landelijk openbaarvervoerbaar en arbitrage waardoor kan worden opgeschaald. Ik voel niets voor een stichting met een bestuur, een benoemde voorzitter en een stafbureau. Ik vind dat wat veel van het goede. Het lijkt mij prima als de minister bereid is deze variant mee te nemen in de discussies over de permanente structuur. Dan kan zij er in september op terugkomen. Dan zien we wel wat de vervoerders, decentrale overheden en de reizigersvertegenwoordigers ervan vinden. Als dat kan, wil ik een voorzichtig groen licht geven. Dan hebben we in ieder geval die twee alternatieven en kan er direct na de zomer een besluit worden genomen.

De FENS-gelden waren wel van ons, want NS was van ons. Als NS een deelneming verkoopt en er komt 1,3 mld. uit – met rente inmiddels 1,6 mld. – dan hadden we dat ook als dividend kunnen incasseren. Het is uiteindelijk allemaal geld van de belastingbetaler. Ik ben blij dat die voortgangsrapportages behoorlijker worden, want het zijn nu echt flutoverzichtjes. Ik kan er niets mee. Als je als Kamerlid iets wilt controleren, moet je informatie hebben die dat mogelijk maakt. Ik dank de minister voor haar toezegging op dit punt.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Dank voor de toezegging over de moties. Dan moet de Kamer ook zo eerlijk zijn dat we de minister de middelen geven om die moties uit te kunnen voeren. Ik heb de minister zo begrepen dat zij daarvoor de permanente structuur nodig heeft. Als we de minister dat middel ontnemen, moet de Kamer zo eerlijk zijn om toe te geven dat een aantal moties onuitvoerbaar is geworden.

Het is wat betreft de verantwoordelijkheden wel interessant om te bekijken hoe discussies lopen. De minister gaat in overleg met de aandeelhouders van TLS. Dat is onder andere de NS, maar de aandeelhouder van NS is de minister zelf. Dat zullen buitengewoon gezellige gesprekken zijn. Daar moet je inderdaad meerdere petten voor klaar hebben liggen.

Ik dank de minister van de «ja, mits»-toezegging over de aanpak van hufters in het openbaar vervoer.

Dank voor de reactie op de kwestie bij Syntus. Ik zal het terugkoppelen aan degene die het is overkomen, want het is buitengewoon teleurstellend als de bus zonder jou in je elektrische rolstoel vertrekt.

We zijn blij dat de Vizirispilot gecontinueerd wordt.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Dank voor de beantwoording. TLS is opgericht met publiek geld. Het klopt niet dat het om privaat geld gaat. De NS is van de belastingbetaler. Het FENS is ook van de belastingbetaler. Het klopt dus niet dat TLS is opgericht met privaat geld. Wellicht kan de minister daar nog duidelijkheid over scheppen. De bestuurders van TLS hebben gewoon keihard gefaald. Dat zie je bijvoorbeeld aan het feit dat er heel veel problemen zijn met de ov-chipkaart. Je ziet het ook aan het feit dat de minister de aandelen van TLS gaat overnemen en aan de discussie over de permanente structuur. Ik heb een motie ingediend – en die ook is aangenomen – waarin de regering verzocht wordt de bestuurders van TLS onder de balkenendenorm te brengen. De minister zegt dat zij daar geen middelen voor heeft. Volgens mij heeft zij die wel. De NS is het volle eigendom van de minister en TLS is het eigendom van onder andere NS. Het kan dus wel en de minister heeft de middelen. Het lijkt me ook logisch voor TLS zelf. De mensen daar moeten niet hun zakken vullen, ze moeten zich keihard schamen voor wat ze tot nu toe gepresteerd hebben. Daar hoort niet bij dat zij hun zakken vullen en meer dan de balkenendenorm incasseren. Ik wil graag een VAO om hierover een motie te kunnen indienen. Ik vind het namelijk niet goed dat de minister de motie niet uitvoert.

Wij willen de voorgestelde permanente structuur niet. Wij willen dat de minister haar verantwoordelijkheid neemt en ervoor zorgt dat zij verantwoordelijk wordt voor de ov-chipkaart.

De **voorzitter**: De heer De Jong heeft ook al om een VAO gevraagd. U bent dus de tweede in de rij.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik wil de minister bedanken voor haar zeer uitgebreide beantwoording; op een aantal punten héél uitgebreid. Wat betreft de permanente structuur trek ik toch de conclusie dat de permanente problemen rond de ov-chipkaart vooruit worden geschoven. Ik ben op zoek naar een permanente oplossing voor die problemen. We praten hier echt al lang over, maar wat krijgen we? Een permanent poldermodel waar eigenlijk niemand gelukkig mee is. Omdat het nu eenmaal zo opgetuigd is, moeten we er maar mee doorgaan. Ik vind het een heel goed idee om nu orde op zaken te stellen en knopen door te hakken. De ov-chipkaart moet makkelijker en toegankelijker worden voor de reiziger, zonder al het gedoe eromheen. Ik zal hier echt een motie over indienen. Ik denk nog na over de vraag hoe we die permanente structuur eenvoudiger kunnen maken. Ik vind dat de heer

Aptroot een aantal interessante suggesties heeft gedaan, en dat zeg ik niet vaak. Ik kan me niet voorstellen dat het niet anders kan.

Ik ben echt teleurgesteld in de reactie van de minister op problemen die nog steeds spelen rondom de ov-chipkaart. Die worden gewoon niet opgelost. Het is net alsof we elke keer hetzelfde riedeltje afdraaien. Het moet maar eens op een andere manier worden opgelost. Misschien kan de minister nog eens helder ingaan op de vraag waarom dat niet via wetgeving zou kunnen. Ik neem tenminste aan dat de minister er ook van baalt dat zij aan het lijntje wordt gehouden.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Ik ben er nog niet van overtuigd dat we niets kunnen doen. De irritatie en de onmacht is gewoon te groot. Ik zal, wellicht met ander collega's, juridisch advies inwinnen over de vraag of we orde op zaken kunnen stellen door bepaalde wetgeving opzij te zetten.

Ik begrijp dat de minister nog geen tijd heeft gehad om te kijken naar het advies van de Amsterdamse stadsregio. Het is interessant omdat het vergaande consequenties heeft voor al het openbaar vervoer in de Randstad. In plaats van te praten over een ov-autoriteit kunnen we misschien dit voorstel bekijken voor goed en efficiënt openbaar vervoer. Het biedt interessante aanknopingspunten om het ov veel efficiënter te maken. Graag krijg ik een schriftelijke reactie op dat stuk.

Misschien moet ik na mijn mbo-enquête een onderzoek starten naar het aantal oplaadpunten op het platteland in vergelijking met de verkrijgbaarheid van de strippenkaart in vroeger dagen. Dat is niet de meest uitdagende enquête die ik me kan voorstellen, maar het prikkelt me toch. Ik krijg net een berichtje door van de fractievoorzitter van de PvdA uit Kampen. Daar zijn nog drie oplaadpunten. Ik wil de weddenschap wel aangaan met de minister dat er heel wat meer verkooppunten waren voor de strippenkaart dan drie. Bij elke sigarenboer en supermarkt waren ze te krijgen. Daar is echt een teruggang in te zien, dus ik denk dat het goed is om daar alert op te zijn.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik dank de minister voor haar antwoorden. Ik merkte veel herkenning bij de heer Aptroot en mevrouw Van Gent bij mijn inbreng over de permanente structuur. Misschien kunnen we tot een gezamenlijke motie komen.

Ik ben op zich wel blij met wat de minister zei over TLS. Ik begrijp ook dat dit als gebaar richting de SP was bedoeld. Maar op welke termijn gaat dit gebeuren? Voor de korte termijn is het denk ik goed als zaken binnen de concessie geregeld kunnen worden.

Over de Vizirispas en de verdwijnende zonesupplementen vindt kennelijk overleg plaats. Ik zou graag zien dat de Kamer spoedig wordt geïnformeerd over dat overleg. Als iets ons niet zint of als er iets blijft liggen, kunnen we dat nog meenemen in een VAO.

Tot slot nog iets heel anders. Ik heb namelijk ingefluisterd gekregen dat dit de laatste vergadering is die onze voorzitter, mevrouw Snijder, voorzit. Dat willen we niet onopgemerkt voorbij laten gaan. Namens de commissie wil ik haar bedanken voor haar dienende voorzitterschap. Met name de laatste weken heb ik veel in deze commissie mogen samenwerken.

Volgens mij is het niet de eenvoudigste commissie, hoor! Er zit hier een aantal pittige Kamerleden. Veel complimenten voor de voorzitter die deze commissie altijd met een vriendelijke doch strenge hand heeft weten te temmen en leiden. Onze hartelijke dank daarvoor.

De **voorzitter**: Mijn dank is groot. We hebben het altijd in samenspraak gedaan.

Laten we nu maar snel naar de minister gaan voor de beantwoording in tweede termijn. Dat is toch het belangrijkste vanavond.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Vanaf twaalf uur ben ik jarig dus ik zal het kort houden om op tijd thuis te kunnen zijn.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik vraag om een derde termijn, desnoods in de kroeg!

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Morgen tijdens het AO over het MIRT deel ik geen cadeautjes uit, maar wil ik die juist krijgen. De heer Aptroot vroeg of ik naar de vorm van de permanente structuur wil kijken zodat het allemaal niet te ingewikkeld wordt. Hij wijst op de stichtingsvorm en vraagt nadrukkelijk om nog eens naar het arbitrage-model te kijken. Ik denk ook dat het zo lean-and-mean mogelijk moet zijn. Een stichting is voor mij geen must, ik wil gewoon een effectieve organisatie. Ik zal de ideeën over geschillenbeslechtingssystemen meenemen in de verdere uitwerking van het voorstel. Ik had al toegezegd dat de informatievoorziening over de FENS-gelden beter wordt. Ik zit er wel net anders in. Ook al zijn wij aandeelhouder van NS, dan zijn we nog niet de baas. Het gaat om een statutair andere constructie.

Dat is ook meteen een reactie op de opmerking van de heer Bashir over het eigenaarschap van TLS. We zijn geen eigenaar en daarom kunnen we TLS niet dwingen om met een ander salarisvoorstel te komen. Dat heb ik steeds gezegd. Ik heb het uiterste gedaan van wat in mijn bevoegdheden ligt. Als we in de toekomst een andere verhouding hebben waarin we wel aandeelhouder zijn van TLS, dan kan het anders zijn. Ik wacht het VAO hierover af.

De CDA-fractie vroeg of ik de permanente structuur echt nodig heb, anders zouden er wat moties weggestreept kunnen worden. Ja, ik heb die structuur echt nodig. De Kamer vraagt mij dingen te doen die niet in mijn bevoegdheid liggen. Ik kan alleen maar wensen doorgeven en dat vindt de Kamer vaak niet genoeg. De permanente structuur is echt noodzakelijk om daar verandering in te brengen, om ons het agenderingsrecht te geven en om de Kamer in concessieoverstijgende zaken een stem te geven. Ook voor de regio's zelf is het belangrijk dat er een plek komt waar doorzettingsmacht ligt. Daarom moet het op die manier gebeuren.

Mevrouw Van Gent wil dat ik knopen doorhak. De heer Monasch zei ook zo iets, maar dan genuanceerder. Mevrouw Van Gent vraagt keer op keer tempo van de minister op de dossiers die niet tot de bevoegdheden van de minister behoren. Ik verzin nu een constructie om wel doorzettingsmacht te organiseren en wel een rol te krijgen, en nu zegt mevrouw Van Gent weer: dat moet u niet doen, u moet knopen doorhakken. Dan blijven we in hetzelfde rondje draaien. Dan is het enige middel een wijziging van de Wp2000 waarmee de decentralisatie ongedaan wordt gemaakt. Ik zou dat sterk afraden. Daarmee los je misschien de problemen rond de ov-chipkaart op, maar veroorzaak je op een aantal andere punten weer nieuwe problemen omdat de regio's niet meer zelf over hun eigen vervoer beslissen. Ik ben daar dus niet voor. Het kan ook niet met AMvB's, zoals ik al heb gezegd. Het kan alleen door de decentralisatie terug te draaien door het aanpassen van de Wp2000. Ik geloof echter in zelfbinding. Er zal een intentieovereenkomst moeten komen na de zomer. Als partijen dan niet bereid zijn om mee te doen, kunnen we wetgeving overwegen. Ik vind het juist belangrijk dat er zelfbinding plaatsvindt, want als we iets zelf willen, gaan we het eerder doen dan als we ertoe gedwongen worden. Ik zal een schriftelijke reactie geven op het plan van Amsterdam zodra we dat bestudeerd hebben.

Ik kijk uit naar het onderzoek van de heer Monasch naar de oplaadpunten. Ik zal het ROVB hier ook op aanspreken.

Naar aanleiding van de vraag van de ChristenUnie-fractie over Viziris en de zonesupplementen zal ik de vergadering van vrijdag afwachten en de

Kamer informeren over de uitkomsten daarvan als die niet conform de verwachtingen van de Kamer zijn. Ook hier geldt dat de Kamer wel een VAO kan organiseren, maar dat ze daarmee in dezelfde spagaat als altijd belandt. De Kamer kan mij alleen op pad sturen met de boodschap er nog eens over te praten, terwijl ik uiteindelijk zou willen dat we naar aanleiding van deze discussie over de permanente structuur doorzettingsmacht krijgen.

De **voorzitter**: Ik heb de volgende toezeggingen genoteerd.

- De staatssecretaris van OCW zegt toe om op korte termijn antwoord te geven op de brief van de LSVb en Rover en een afschrift van dit antwoord aan de Kamer te doen toekomen.
- De minister van I en M zegt toe, de Kamer een reactie te doen toekomen op het rapport Beter ov voor de stadsregio Amsterdam.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: We moeten dat nog bestuderen en bespreken met verschillende partijen. Dat moet voor het einde van het reces kunnen.

De **voorzitter**: Voor het einde van het reces is die reactie dus te verwachten.

Dan concludeer ik tot slot dat er een VAO is aangevraagd met als eerste spreker de heer De Jong.

Volledige agenda

- 1. Antwoord op een vraag van het lid Monasch om een ov-trajectkaart voor mbo-ers 23 645-476 – Brief regering d.d. 05-07-2011
staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, H. Zijlstra*
- 2. Antwoorden op vragen en toezeggingen gedaan tijdens het algemeen overleg van 28 april 2011 inzake openbaar vervoer 23 645-478 – Brief regering d.d. 17-08-2011
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*
- 3. Reisverbod openbaar vervoer 23 645-493 – Brief regering d.d. 09-12-2011
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*
- 4. Antwoord op schriftelijke vragen van het lid Bashir (SP) over het bericht «Vervoerders woest op beheerder chipkaart» (zie 2012D02305) 2011Z27397 – Schriftelijke vragen d.d. 23-12-2011*
- 5. Beantwoording vragen commissie n.a.v. het bericht «OV-chipkaart levert OV-bedrijven geld op» 23 645-494 – Brief regering d.d. 14-02-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*
- 6. Het bericht «Buskaartje te duur door truc NS» 2012Z02387 – Schriftelijke vragen d.d. 09-02-2012*
- 7. Afschrift van de brief aan de Nationale ombudsman over de verplichting tot inchecken voor houders van een OV-jaarkaart 23 645-495 – Brief regering d.d. 29-02-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*
- 8. 6e Voortgangsbrief Aanvalsplan OV-chipkaart 23 645-496 – Brief regering d.d. 27-03-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*
- 9. Reactie op het verzoek van het lid Bashir in de Regeling van 3 april inzake mogelijke fraude bij het GVB te Amsterdam, verzoek van het lid Aptroot in de Regeling van 10 april over mogelijke problemen bij Trans Link Systems die verantwoordelijk is voor de OV-chipcard en beantwoording van schriftelijke vragen van het lid Monasch over mogelijke OV-chipcard fraude bij het GVB te Amsterdam 23 645-497 – Brief regering d.d. 11-04-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*
- 10. Rapportage kwartiermaker Meijdam t.a.v. permanente structuur en positionering TLS 23 645-499 – Brief regering d.d. 19-04-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*
- 12. Stand van zaken aanbestedingen openbaar vervoer in de G3 23 645-498 – Brief regering d.d. 17-04-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

16. *Voortgangsrapportage over het Fonds Eenmalige Bijdrage NS (FENS) over het vierde kwartaal van 2011 29 984-302 – Brief regering d.d. 17-04-2012*
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
17. *Stand van zaken over de projectorganisatie Nationale Data Openbaar Vervoer 31 305-200 – Brief regering d.d. 10-04-2012*
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
18. *Afschrift van de brief van het Regionaal Openbaar Vervoer Beraad over de nog openstaande acties van de actielijst van het ROVB met betrekking tot de OV-chipkaart 23 645-501 – Brief regering d.d. 23-04-2012*
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
19. *Financiële situatie bij vervoerder Syntus 23 645-502 – Brief regering d.d. 14-06-2012*
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
20. *Afschaffen van het papieren treinkaartje 2012Z11739 – Brief regering d.d. 12-06-2012*
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
21. *Pilot «verbeterd toezicht» openbaar vervoer 28 642-54 – Brief regering d.d. 27-06-2012*
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus