

Vergaderjaar 2011–2012

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 492**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 16 november 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu<sup>1</sup> heeft op 13 oktober 2011 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 6 september 2011 betreffende het uitzetten van de nationale vervoerbewijzen (23 645, nr. 480);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 30 juni 2011 inzake de aanbieding van het rapport van de Commissie Permanente Structuur en Dubbel Opstaptarief in de treinrailketen onder leiding van de heer Meijdam (commissie-Meijdam) (23 645, nr. 475);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 7 oktober 2011 betreffende een reactie op de rapportage van de Commissie Permanente Structuur en Dubbel Opstaptarief in de treinrailketen (23 645, nr. 481);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 7 oktober 2011 betreffende de vijfde voortgangsbrief Aanvalsplan ov-chipkaart (23 645, nr. 482).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Snijder-Hazelhoff

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

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Dijkzema (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Paulus Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), ondervoorzitter, De Jong (PVV), Huizing (VVD), Leegte (VVD) en Van der Werf (CDA).

Plv. leden: Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Houwers (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Lucas (VVD), Smeets (PvdA), Van Gerven (SP), Haverkamp (CDA), Bontes (PVV), Thieme (PvdD), Van Bochove (CDA), Ulenbelt (SP), Agema (PVV), Grashoff (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van der Ham (D66), Verhoeven (D66), Van Bommel (PVV), De Boer (VVD), Lodders (VVD) en Koopmans (CDA).

**Voorzitter: Koolmees**  
**Griffier: Sneep**

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Aptroot, De Jong, De Rouwe, Koolmees, Monasch, Slob, Smits, Van Gent, Verhoeven,

en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

De **voorzitter**: Goedemiddag. Aan de orde is een algemeen overleg met minister Schultz over de ov-chipkaart. Ik heet haar en haar ambtenaren van harte welkom. Natuurlijk heet ik ook de mensen in de zaal, de mensen thuis en mijn collega's van harte welkom. Het is nu 15.00 uur en wij gaan proberen om dit overleg ruim voor 17.00 uur af te ronden, omdat er dan stemmingen plaatsvinden. De spreektijd is bepaald op vijf minuten per persoon. Verder zullen wij terughoudend moeten zijn met interrupties.

Mevrouw **Smits** (SP): Voorzitter. Laat ik beginnen met een compliment aan de minister. In haar brief aan de Kamer schrijft ze dat ze alle problemen rond de ov-chipkaart wil oplossen. Dat gaat ze doen door een soort ov-autoriteit in te stellen. Minister, wat een uitstekend plan! Ik heb al een mooie naam verzonnen voor deze autoriteit: de minister. Die kan perfect de regie voeren over de ov-chipkaart en voorkomen dat er niets wordt gedaan aan alle problemen en de achterliggende bestuurlijke chaos, zoals de commissie-Meijdam die in haar rapport heeft beschreven. Als de minister dat bedoelde met een ov-autoriteit, namelijk dat ze zelf de regie zou nemen, dan had zij mij een heel gelukkig mens gemaakt. Ik vrees echter dat ze bedoelt dat ze een commissie gaat optuigen die tot doel heeft achttien vervoersautoriteiten, talloze vervoersbedrijven met hun juristen en het schimmige TLS in een kamertje te zetten in de hoop dat ze alle problemen oplossen. Het probleem is echter dat al deze mensen al heel lang in een kamertje zitten en dat ze er niet uitkomen. Wij zijn jaren en miljarden verder en voor de meest simpele problemen, zoals het dubbele opstaptarief, is nog steeds geen oplossing gevonden. De oplossing van de minister, een nieuwe tussenlaag, schiet dan ook niet op. Er is maar een democratisch gekozen landelijke ov-autoriteit met gezag en overzicht en die heet mevrouw doctorandus Melanie Henriëtte Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, oftewel de minister. De SP is klaar met het jarenlange afschuiven van verantwoordelijkheid. Is de minister dat zelf ook niet? Zij moet immers elke keer maar weer uitleggen waarom al die clubs er zo'n potje van maken. Mij lijkt dat niet zo leuk, zeker niet als je zelf eindverantwoordelijk bent voor het openbaar vervoer en voor alle reizigers die daar elke dag van afhankelijk zijn. Ik roep de minister dan ook vurig op om vooral door te gaan met die ov-autoriteit, maar dan wel onder haar directe verantwoordelijkheid. Graag een heldere toezegging. Voorzitter. Regie is harder nodig dan ooit. Vanaf volgende maand is heel Nederland verplicht om de gebrekkige ov-chipkaart te gebruiken. Dan heeft de minister niets meer te zeggen. Ze verbiedt de strippenkaart en er is geen fatsoenlijk alternatief voor de reiziger. En daarvoor krijgt ze dus steun van de Kamer! Dat is gek, want de problemen zijn nog steeds even serieus als talrijk en de reiziger is nog steeds de dupe. Zo wordt het reizen met de ov-chipkaart duurder. De minister kan dan met nog eens vijftien rapporten komen: de praktijk wijst het uit. Bovendien is er op al die rapporten ook nog wel het een en ander aan te merken. Mensen die incidenteel reizen en een kaartje in de bus of tram kopen, gaan door de komst van de ov-chipkaart fors meer betalen. In Amsterdam steeg het tarief van € 1.60 naar € 2.60. En wat lees ik dan in een van die rapporten? Ik lees daar: omdat die mensen niet meer bereid zouden zijn om die schandalige € 2.60 op te hoesten, gaan ze vast en zeker een persoonsge-

bonden ov-chipkaart kopen en daardoor reizen ze uiteindelijk goedkoper!  
Het lijken wel Griekse berekeningen!

Gelukkig is er vandaag ook goed nieuws. TLS is begonnen met de migratie naar een veiliger chipkaart. Vier jaar na de eerste complete kraak van de ov-chipkaart is TLS tot inkeer gekomen. Komt er nu op alle nieuwe kaarten een veilige chip te zitten? Nee. TLS heeft nog een stapeltje oude chipkaarten liggen en die moet je natuurlijk eerst opmaken. Er is dus wel voortschrijdend inzicht bij TLS, maar ver genoeg gaat het zeker niet, want die oude kaarten zijn nog steeds vijf jaar geldig. De nieuwe chipkaart is beschikbaar, maar de oude kaarten mogen gewoon nog vijf jaar lang gekraakt worden.

Dit is toch niet om aan te zien! Is het niet hoog tijd dat de minister zich hiermee gaat bemoeien? Dat kan heel makkelijk. Waarom neemt de minister niet het initiatief tot een ov-autoriteit, maar dan democratisch gewaarborgd en slagvaardig? Wij noemen deze autoriteit gewoon «de minister».

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. In de afgelopen jaren hebben wij ontzettend vaak gedebatteerd over de ov-chipkaart, met deze minister en met haar voorgangers. Het waren debatten die zich kenmerkten door problemen rond privacy, de gekraakte chip, de gebruiksonvriendelijkheid, distributie enzovoort. Gelukkig kunnen wij nu wel constateren dat veel problemen die wij in het verleden hebben besproken, zijn opgelost. Maar wij zijn er nog niet. Dat betekent dat wij, nu vanaf 3 november aanstaande de strippenkaart overal is verdwenen, heel gerichte aandacht zullen moeten besteden aan de resterende problemen. Wij zullen er verder voor moeten zorgen dat wij de tijd van problemen definitief achter ons laten om het imago van de ov-chipkaart als een probleemkaart op te kunnen poetsen. Het zal met andere woorden eindelijk een gemakkaart moeten worden, want daar was die kaart wel voor bedoeld.

Een steeds terugkerend probleem zijn de overstapproblemen. Mijn fractie heeft daar meermaals op gewezen en wij hebben daarom een pleidooi gehouden voor enkelvoudig in- en uitchecken op het spoor en voor het terugsnijden van het paaltjeswoud op de stations. Wij hebben inmiddels het advies van de commissie-Meijdam ontvangen en daarin wordt die conclusie ook getrokken. Ik lees echter ook dat hieraan een ov-chipkaartautoriteit verbonden zal worden. En ik moet de minister zeggen dat wij daar, eerlijk gezegd, niet zo heel veel voor voelen. De regieverantwoordelijkheid hoort namelijk bij de minister te liggen. Uiteraard moeten de vervoerders en de decentrale overheden ook worden aangesproken op hun verantwoordelijkheden. Ik krijg dan ook graag een toelichting van de minister op haar keuze voor die ov-chipkaartautoriteit. Schuift zij er niet een laag tussen die het alleen maar ingewikkelder gaat maken?

Door het advies van de commissie-Meijdam is er nog zeker geen einde gekomen aan de overstapproblemen. Er komt dan wel een einde aan het dubbele opstaptarief, maar door het ingewikkelde tariefstelsel is een reiziger die moet overstappen tussen twee spoorvervoerders, nog steeds relatief duur uit. Waarom stappen wij niet over op één landelijk opstaptarief voor het hele openbaar vervoer? Natuurlijk moet dat tarief versleuteld worden over de vervoerders, maar dat probleem moet volgens mij zonder al te veel problemen opgelost kunnen worden. Het zou hierdoor in ieder geval veel reizigersvriendelijker worden en daar is het ons uiteindelijk allemaal om te doen. Een en ander geldt ook voor de poortjes. Die moeten wij niet sluiten voordat het enkelvoudig inchecken daadwerkelijk is geregeld.

Voorzitter. Het lijkt nog behoorlijk lang te gaan duren voordat de problemen daadwerkelijk zijn opgelost, ook na het advies van de commissie-Meijdam. Wij vragen de minister dan ook om daadkracht te tonen en om duidelijke deadlines te stellen voor het enkelvoudig in- en

uitchecken. Ik spreek de minister daar nadrukkelijk op aan, want zij draagt natuurlijk nog steeds de regieverantwoordelijkheid voor de ov-chipkaart. Ik wist dat mijn spreektijd beperkt zou zijn. Denkend over de vraag wat je met die kaart kunt doen en over hoe je van die probleemkaart een gemakkaart kunt maken, zijn wij tot de conclusie gekomen dat het het beste zou zijn om als ChristenUnie een notitie te schrijven. Dat hebben wij ook gedaan en de minister kan in deze notitie 45 aanbevelingen terugvinden om de kaart zo te laten functioneren als oorspronkelijk de bedoeling was. Ik realiseer mij dat niet alle aanbevelingen onder de verantwoordelijkheid van de minister vallen, maar zij heeft nu eenmaal samen met de vervoerders en de decentrale overheden de regieverantwoordelijkheid. Ik overhandig de minister en mijn collega's graag een exemplaar. Uiteraard ben ik benieuwd of de minister mogelijkheden ziet om met deze aanbevelingen aan de slag te gaan.

(Overhandigt de notitie aan de voorzitter.)

De **voorzitter**: Dank u wel, mijnheer Slob.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik noem een paar punten uit de notitie. In een vorig overleg heb ik er al op gewezen dat de kaart echt gebruikt moet gaan worden als een mobiliteitskaart. In de wet is de mogelijkheid opgenomen dat de ov-chipkaart te zijner tijd ook voor de taxi gebruikt kan worden. Het lijkt mij een goede zaak dat wij daar een begin mee gaan maken en dat de minister er met de taxibedrijven uit probeert te komen.

De buurtbus. Het is een ergernis van mijn fractie dat de ov-chipkaart daarvoor niet altijd kan worden gebruikt. Dat levert problemen op voor de reizigers. Ik noem verder: parkeren op P+R-terreinen en betaalde fietsstallingen. Kortom: benut de kansen en mogelijkheden die er zijn! Dat is in het belang van de reiziger, want net als de minister willen wij het woord «reiziger» allemaal met een hoofdletter R schrijven.

Het is mijn fractie een ergernis dat een ov-chipkaart, als je hem los koopt, € 7,50 kost. Zoveel kost zo'n kaart natuurlijk bij lange na niet. Wij zouden hier dan ook vanaf moeten. Voor abonnementshouders is dat al geregeld, want dan is het in de prijs van het abonnement versleuteld. Met andere woorden: zorg ervoor dat de kaart gemakkelijk verkrijgbaar wordt. Onderzoek zeker ook de mogelijkheid van gezinskorting. Kortom: vanuit de reiziger denken! Comfort en gemak moeten vooropstaan om de reiziger te verleiden om met de ov-chipkaart in de hand gebruik te gaan maken van het openbaar vervoer. Een lage prijs is daarvoor belangrijk, maar even belangrijk is dat de kaart overal beschikbaar is. En dat laatste is nog steeds niet het geval.

De heer **De Jong** (PVV): De heer Slob biedt de Kamer een notitie aan met aanbevelingen om het gebruiksgemak van de ov-chipkaart te vergroten. De titel luidt niet voor niets: Naar een ov-kaart voor de reiziger. Met het oog op de ervaringen die wij tot nu met deze kaart hebben opgedaan, vraag ik mij wel af hoe groot volgens hem de kans is dat dit gaat lukken als TLS hiervoor verantwoordelijk blijft. TLS heeft het volgens de PVV flink laten liggen. Is zo'n falende organisatie wel in staat om de aanbevelingen van de ChristenUnie in daden om te zetten?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb niet voor niets zojuist aangegeven dat wij in het verleden tegen problemen zijn aangelopen. Die hebben wij ook bij meerdere gelegenheden in de Kamer besproken. Inmiddels zijn echter veel kinderziekten overwonnen. Ik zou het daarom een goede zaak vinden als wij samen met iedereen die bij de ov-chipkaart is betrokken, de toekomstgerichte visie van mijn fractie zouden kunnen uitrollen. Als wij daarover concrete afspraken maken, moet blijken of men in staat is om dit

soort vergezichten – onze notitie is een stip aan de horizon – werkelijkheid te maken. Pas als die afspraken worden gemaakt, zal blijken of iedereen aangehaakt kan blijven. Wat mij betreft is dat dus nog een open vraag.

De heer **De Jong** (PVV): Als de heer Slob goede ideeën heeft voor die kaart, moeten die een kans krijgen. Ik zou er daarom zelf voor kiezen om met een schone lei te beginnen en om een nieuwe partij de kans te geven. Met het oog op het verleden lijkt mij dat persoonlijk veruit het beste. Maar de heer Slob laat de mogelijkheid dus wel open dat hij tot de conclusie komt dat TLS niet in staat is om zijn voorstellen uit te voeren?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb aangegeven dat ons vergezicht het een en ander vraagt van de betrokkenen. Ik denk echter dat zij bereid zouden moeten zijn om deze uitdaging op te pakken. Het is immers ook in hun belang dat de ov-chipkaart van een probleemkaart een gemakkaart wordt.

Ik maak uit de vragen van de heer De Jong op dat zelfs de PVV enthousiast is over mijn ideeën. En dan zie ik de toekomst pas echt zonnig in! Blijkbaar hebben wij de grootste problemen achter ons gelaten, want zelfs de PVV kan zich nu op de toekomst richten! Join the club, zou ik zeggen. Fijn dat u nu ook meedoet. Hopelijk biedt dit TLS de mogelijkheid om zich vanaf nu echt op de toekomst te gaan richten.

De heer **De Jong** (PVV): De ChristenUnie-fractie weet net als alle andere fracties hoe de PVV tegen de ov-chipkaart aankijkt. Dat is niet positief. Wij kijken namelijk naar het belang van de reiziger en de reiziger is vaak niet gebaat met die kaart. Maar als dat ding er dan toch is, dan moet je wel vanuit de reiziger blijven denken. Ik ben daarom bereid om te kijken naar mogelijkheden om de ov-chipkaart zo goed mogelijk in te zetten. Dat heb ik ook altijd gezegd, maar dat laat onverlet dat ik mij nog steeds grote zorgen maak over de betrokkenheid van TLS. TLS heeft de afgelopen jaren immers alleen maar gefaald.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik waardeer de inventiviteit en de betrokkenheid van de ChristenUnie bij het openbaar vervoer en zeker ook bij de ov-chipkaart. Ik zet wel een groot vraagteken bij dit voorstel. Hoe ziet de heer Slob het voor zich dat je met de ov-chipkaart in de taxi betaalt? Moeten wij daarvoor betaalautomaten gaan neerzetten? Mogen de taxi's zich vrijwillig bij TLS aansluiten of denkt de heer Slob aan een verplichting? Hoe staat het met de vergunning van de Nederlandsche Bank? Hoe regelen wij dat de betalingen goed verlopen? Door allerlei mensen buiten de vervoerders erbij te betrekken, maak je van de ov-chipkaart een soort betaalpas. Dat kan alleen onder stringente voorwaarden en het zal dan ook met heel veel kosten gepaard gaan. Maakt het de ov-chipkaart niet alleen maar kostbaarder en ingewikkelder? Zo ja, moeten wij die kaart dan niet laten voor wat ze is? Een kaart van de vervoerders om op een simpele manier het aantal reiskilometers van een reiziger te berekenen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Wij hebben al gediscussieerd over de taxi toen mijn fractie het amendement indiende dat regelde dat in de toekomst de ov-chipkaart ook voor de taxi zou kunnen worden gebruikt. Het is niet de bedoeling dat het leidt tot een nieuw woud aan paaltjes. Dat is door de huidige techniek ook niet nodig, want je kunt op dit moment in de taxi ook al met een pasje betalen. Dit soort problemen kunnen wij echt overwinnen. Wij moeten ook oppassen dat wij niet te veel beren op de weg zien, want dan durven wij nooit meer een uitdaging op te pakken. Ik stel voor dat wij de minister het gewoon in laten brengen in haar gesprekken met de taxibranche. Overigens heb ik van de branche destijds positieve reacties gekregen, want de branche ziet de ov-chipkaart als een

mogelijkheid om het vervoer per taxi aantrekkelijker te maken. Als het echt niet kan, dan merken wij dat vanzelf wel.

De heer **Aptroot** (VVD): Er is een groot verschil tussen betalingen met een pincode, zoals bij de betaalpas, en betalingen met een ov-chipkaart. In het laatste geval wordt er immers aan het begin van de rit een bedrag afgehaald dat naderhand wordt teruggeboekt. Ik vraag de heer Slob toch om nog eens goed na te denken over de gevolgen van zijn voorstel. Ik denk echt dat wij de ov-chipkaart om zeep helpen als wij er zaken aan gaan koppelen die er niet bij passen. Dit soort technisch ingewikkelde ICT-projecten verlopen niet voor niets heel vaak rampzalig.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Het valt mij toch een beetje tegen van de woordvoerder van de VVD-fractie dat hij onmiddellijk afhaakt als ik met een vergezicht, een toekomstvisie kom. Ik herinner mij nog dat de heer Van Aartsen, zijn oud-fractievoorzitter, Amsterdam met New York vergeleek. Hij ontvouwde toen een prachtige visie, waarvan iedereen wist dat je die niet van vandaag op morgen kunt realiseren. Ik zat in de zaal toen hij die vergelijking maakte en ik zag toen gelukkig wel iemand staan die verder durfde te denken. Met de ov-chipkaart moeten wij ook verder durven denken dan de dag van morgen, want anders blijven wij op de vierkante millimeter opereren en over allerlei probleempjes struikelen. Wij moeten vooruit durven kijken en kansen benoemen! Vervolgens moeten wij natuurlijk onderzoeken of en hoe die gerealiseerd kunnen worden. Ik geloof echt dat er dan veel meer mogelijk blijkt dan de heer Aptroot denkt. Voorzitter. Nog twee punten. De Viziriskaart en mensen met een verstandelijke handicap. De motie van de heer Haverkamp en mij hierover is door de Kamer aangenomen. De minister meldt nu echter dat deze kaart weer een halfjaar is uitgesteld. Ik vind dat hierover op 3 november duidelijkheid moet zijn. Ik hoop dat de CDA-woordvoerder hier ook nog iets over zegt. Tot slot. De kaartautomaten van de NS dreigen binnen twee weken te verdwijnen uit alle Limburgse stations waar Veolia stopt. Er wordt nog onderhandeld over contracten en die onderhandelingen lopen helemaal niet goed. Dat heeft grote gevolgen voor de Limburgse reizigers. Ik weet dat hierover wordt gesproken, maar kan de minister mij ook zeggen wat de stand van zaken is? Wordt dit probleem snel opgelost? Want «reiziger» in «Limburgse reiziger» moeten wij natuurlijk evengoed met een hoofdletter R schrijven!.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Na de fata morgana's van de ChristenUnie nu weer de nuchtere realiteit van alledag van de VVD! Ik hoor om mij heen gebrom, maar zo wordt de ov-chipkaart echt om zeep geholpen.

De VVD-fractie is altijd een voorstander van de ov-chipkaart geweest. Net als anderen hebben wij natuurlijk wel jarenlang gemopperd om wat er allemaal misging. Als er zo veel misgaat met een project – overigens in principe een project van vervoerders en decentrale overheden – dan moet de minister de regie gaan voeren. Dat is nu gebeurd. Ik complimenteer de minister daarmee en iedereen weet dat ik niet heel frequent complimenten uitdeel.

De resterende problemen zijn door de commissie-Meijdam in kaart gebracht. Ik loop ze even na. De permanente structuur: daarmee zijn wij het oneens. Mijn fractie wil niet dat het Rijk een permanente structuur gaat regelen. Dat is echt de verantwoordelijkheid van de vervoersbedrijven en de regionale overheden. Wij zijn het er wel mee eens dat de minister tijdelijk de regie op zich neemt om ervoor te zorgen dat de opstartproblemen nu echt worden opgelost. Verder vinden wij het ook een goede zaak dat de minister daarvoor een kwartiermaker heeft aangesteld die in het voetspoor van de commissie-Meijdam moet bewaken dat die opstartproblemen straks echt voorbij zijn.

De heer **De Rouwe** (CDA): De heer Aptroot heeft de afgelopen dagen luid en duidelijk verkondigd dat de VVD geen steun zal verlenen aan een autoriteit, in welke vorm dan ook. Dat laat ik nu maar voor wat het is, maar de heer Aptroot zegt ook dat de vervoersbedrijven het eerst zelf moeten doen. De afgelopen jaren hebben de vervoersbedrijven laten zien dat ze het zelf niet kunnen. Wij kunnen daarvan vinden wat wij willen, maar het is nu eenmaal zo. Sluit de heer Aptroot uit dat de vervoersbedrijven wederom niet tegen hun taak zijn opgewassen? En als ze dat niet zijn, wie moet dan de knoop doorhakken wanneer er iets verkeerd gaat? Moet dat een club van wijzen, een autoriteit of een minister zijn? Ik vraag dat, omdat de heer Aptroot nu alleen maar ingaat op de korte termijn en niet zegt hoe hij de lange termijn voor zich ziet.

De heer **Aptroot** (VVD): De heer De Rouwe vraagt dat terecht. Ik vind oprecht dat je verantwoordelijkheden moet laten liggen waar ze neergelegd zijn. In mijn visie heeft een gemeente dus zijn eigen taken, net als de provincies en de waterschappen. In dit geval hebben de vervoersbedrijven een eigen taak. Soms heb je echter een soort back-up nodig. In dit geval is de terugvaloptie dat de minister de regie op zich neemt. Ik sluit niet uit dat er in de toekomst weer iets moet gebeuren, maar als deze problemen zijn opgelost, dan moeten de vervoersbedrijven mijns inziens de kans krijgen om zelf een goede structuur te bedenken. Wij hebben er eerder over gesproken en de heer De Rouwe weet dan ook dat ik vind dat het niet zo kan zijn dat slechts een paar vervoersbedrijven de zaken van Trans Link regelen.

Misschien moeten wij inderdaad nog eens nadenken over een terugvaloptie. Als een gemeente iets niet goed doet, kan de provincie wellicht ingrijpen. In principe moet de verantwoordelijkheid echter worden neergelegd bij degenen die dit project zijn gestart. Het is namelijk de onderlinge verrekenmanier van de vervoersbedrijven. Ik ga er niet bij voorbaat van uit dat ze dat niet lukt wanneer wij door deze lastige fase heen zijn. Ik vind wel dat Trans Link een betere structuur moet krijgen, een structuur waarbij alle vervoersbedrijven betrokken zijn.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik wil niet als overdreven wantrouwend te boek komen te staan, maar is het niet naïef van de heer Aptroot om zich te beperken tot «de verantwoordelijkheid ligt bij de andere partijen»? Is het met andere woorden niet naïef om te stellen dat de minister hiervoor geen enkele verantwoordelijkheid draagt? Hoe het ook zij, het is en blijft mij onduidelijk wat er volgens de heer Aptroot moet gebeuren als ze er niet uitkomen. Ik wantrouw de vervoerders niet, maar de praktijk van de afgelopen jaren was nu eenmaal dat ze er niet uitkwamen. Wie moet de knoop doorhakken als de vervoerders dat niet lukt?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp waarom de heer De Rouwe dat zegt, maar ik wil niet dat wij, voor het geval het een keer misgaat, er een permanente laag tussen schuiven met alle rimram die daarbij hoort. Ik denk wel dat wij een terugvaloptie nodig hebben en dat kan tot gevolg hebben dat de minister over tien of twintig jaar nog een keer de regie op zich moet nemen. Dat moeten wij mogelijk maken, maar een permanente organisatie ertussen schuiven gaat mij te ver.

Mevrouw **Smits** (SP): Ik was zo blij met al die stoere uitspraken van de heer Aptroot in de media. Hij was heel duidelijk: geen ov-chipkaartautoriteit en de regie bij de minister. Nu is hij opeens een heel stuk voorzichtiger. Vindt hij nu echt dat wij de minister alleen maar moeten laten ingrijpen als de vervoersbedrijven er een potje van maken? Moet de minister de rest van de tijd maar afwachten of die bedrijven het goed doen?

De heer **Aptroot** (VVD): Ja. Ik vind namelijk dat de overheid zich zo min mogelijk met derden moet bemoeien. Als het nodig is en de Kamer vraagt daarom, dan mag de verantwoordelijke staatssecretaris of minister ingrijpen om te voorkomen dat de reiziger de dupe wordt van het onvermogen van de vervoersbedrijven. Ik ben echter oprecht van mening dat de overheid niet permanent het werk en de verantwoordelijkheden van anderen moet overnemen. Doen wij dat wel, dan besturen wij straks ruim vierhonderd gemeenten vanuit Den Haag, omdat er ergens een keer iets is misgegaan. Zodra het kan, moeten wij de verantwoordelijkheid gewoon daar leggen waar die hoort.

Mevrouw **Smits** (SP): Daar word ik toch een beetje verdrietig van. Volgens mij heeft de heer Aptroot veel vertrouwen in de minister en ik kan mij dan ook voorstellen dat dit het moment voor hem is om de minister de regie in handen te geven. Maak de minister blij en maak haar de baas over de ov-chipkaart. Als die kaart er dan toch komt, kan zij ervoor zorgen dat wij met die kaart allemaal goed kunnen reizen. Kieper het niet bij de eerste de beste gelegenheid over de schutting naar die bedrijfjes! Heer Aptroot, heb vertrouwen in uw eigen minister en geef haar die macht!

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb niet alleen vertrouwen in deze minister. Ik heb ongelooflijk veel vertrouwen in deze minister. Het is de derde bewindspersoon die ik op dit dossier meemaak en ik denk dat zij de eerste zal zijn die de problemen echt oplost. Ik vind dat het pas echt goed geregeld is als mensen hun eigen broek kunnen ophouden. De vervoerders moeten de zaak straks via een breder Trans Link weer gewoon zelf gaan regelen. Het wordt echt een ramp als wij alles in dit land vanuit Den Haag proberen te regelen. Dat is misschien het Stalinistische model waar de SP aan denkt, maar wij willen dat niet, want dan gaat het zeker mis.

Mevrouw **Smits** (SP): Ik heb weinig ervaring met Stalinistische systemen in het openbaar vervoer, maar ik kan mij niet voorstellen dat het iets te maken heeft met waar de SP voor staat. Wij staan voor goed openbaar vervoer en volgens mij heeft Stalin daar niet zo gek veel mee te maken.

De heer **Aptroot** (VVD): In die tijd vonden ze in Rusland dat alles vanuit een paar grote partijbureaus in Moskou moest worden geregeld. En ik kan mevrouw Smits zeggen: dat ging niet goed. Voorzitter. De single check-in/check-out. Daarvan waren wij altijd al een voorstander. Het is dan ook een goede zaak dat het advies van de commissie-Meijman daarover wordt uitgevoerd. Als het heel weinig blijkt te gaan kosten, dan mag het van ons naar de reiziger worden doorberekend. Maar dan moet het echt weinig kosten. Als wij praten over 1 tot 3 cent, dan ben ik daarmee akkoord. Dat moet dan maar, want de reiziger heeft hiervan veel gemak. Ik zie niets in de aanbeveling om het papieren treinkaartje langer te handhaven. Wij steunen de opvatting van de minister dat de NS eind 2012 volledig naar de ov-chipkaart moet zijn overgestapt. Het dubbele opstaptarief. Dat probleem kan met de single check-in/check-out worden opgelost. Mijn fractie steunt die oplossing dan ook. Het betekent echter wel dat het overstaprecht tussen de regionale treinen en de regionale bus, tram en metro komt te vervallen. Dat staat namelijk in de stukken. Er komt elders dus weer een dubbel opstaptarief voor terug. Ik vind dat een netelig punt. Ik hoor dan ook graag de mening van de minister. Is dit probleem kostenneutraal op te lossen of kan het op de een of andere manier verrekend worden? Het uitzetten van de ov-chipkaart. Ik ben er een voorstander van dat de strippenkaart ook in de resterende regio's wordt uitgezet. Dat gebeurt



kostenneutraal, maar wij moeten er wel eerlijk bij zeggen dat de verschillen groot zijn.

De heer **De Rouwe** (CDA): De strippenkaart?

De heer **Aptroot** (VVD): Wat zei ik? De strippenkaart. Sorry, ik sla her en der wat spreektekst over, omdat ik de voorzitter streng naar mij zie kijken om mij aan mijn tijd te laten houden. Vandaar dat ik mij vergis. Wij zijn het er dus mee eens dat de strippenkaart wordt uitgeschakeld. Dat gebeurt kostenneutraal, maar sommige reizigers betalen desondanks tot 20% meer en andere reizigers tot 20% minder. Per saldo gaat het dus goed en daarom zeggen wij: doe maar. De bewaartermijn van 18 maanden vinden wij schandalig lang. Wij zijn ervoor om die heel kort te maken. Alleen als de reiziger toestemming heeft gegeven voor een langere bewaartermijn, bijvoorbeeld omdat hij die gegevens nodig heeft voor een belastingaangifte, mag die termijn verlengd worden. Tot slot. Alle fraudegevallen aanpakken. Dat is nog eens een voortreffelijke maatregel!

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. De GroenLinks-fractie is een voorstander van de ov-chipkaart, maar wij hebben altijd benadrukt dat die kaart er is voor de reiziger en niet voor de vervoersbedrijven en de bestuurders. Ik vind daarom dat er nog steeds te veel misgaat. De kostenneutraliteit valt voor veel reizigers heel duur uit. Groepsreizen is nog steeds lastig. De anonieme chipkaart die het mogelijk maakt om in het stads- en streekvervoer met korting te reizen, is er ook nog steeds niet. Het dubbele opstaptarief is ook een probleem dat nog steeds niet is opgelost. En ten slotte: de uitcheckproblemen en het niet erkennen van elkaars kortingsproducten. Ik kan hier als het moet nog een hele lijst aan toevoegen. Ik heb dan ook niet voor niets in eerdere overleggen steeds maar weer gezegd dat het echt beter moet. De strippenkaart wordt op 3 november afgeschaft. Ik heb daar een groot probleem mee, niet om bureaucratisch en lastig te willen zijn, maar omdat wij dan geen stok meer achter de deur hebben. Wij kunnen de strippenkaart met andere woorden dan niet meer gebruiken om de vervoersbedrijven te dwingen de ov-chipkaart te verbeteren. Ik zeg het dus niet uit een hang naar het verleden of uit nostalgie, maar omdat ik wil opkomen voor de positie van de reiziger. Als GroenLinks voorstellen doet voor verbeteringen, worden wij eigenlijk altijd van het kastje naar de muur gestuurd. Dat geldt zeker ook voor de ideeën van reizigers. De minister komt namelijk vaak niet verder dan de mededeling: ik heb de decentrale overheden gevraagd om hierop te letten. Die letten er inderdaad op, ze kijken er nog eens naar en vervolgens verandert er helemaal niets. Een voorbeeld. Ik heb er de cijfers van de incomplete transacties nog maar eens bij gepakt. Die cijfers zijn geflatteerd, omdat abonnementshouders worden meegeteld. Het is een van mijn stokpaardjes, maar de cijfers zijn echt heel verontrustend. Tussen januari en juli is bij 86% van de vervoerders het aantal incomplete transacties toegenomen. Volgens de minister komt dat door de vakanties, want dan reizen veel mensen die nog niet zo veel routine met de ov-chipkaart hebben. Daarmee komt de minister wat mij betreft niet weg, want tussen januari en mei liep het aantal incomplete transacties bij 51% van de bedrijven nog steeds op. Ik hoor graag van de minister waarom zij dit soort trends weg probeert te poetsen. Het gaat om veel geld. Ik durf dat te zeggen, ook al geven vervoersbedrijven nog steeds niet helder aan wat het hen oplevert. Mensen vragen vaak hun geld niet terug en dat betekent dat er geld aan de strijkstok blijft hangen. Dat moet echt anders. De commissie-Meijdam. Ik zeg het maar recht voor z'n raap: ik ben niet enthousiast over de bureaucratische constructie die de minister heeft bedacht om alle partijen rond de chipkaart tot daden aan te zetten. Kort en

goed: ze slaagde er zelf niet in om de regie naar zich toe te trekken en daarom zadelt ze er nu een andere club mee op. Op deze manier wordt het natuurlijk een tandeloze tijger. De gelaagde aanpak van de minister lijkt mij vooral een goed recept voor tijdrekken en eindeloos gedoe over bevoegdheden. Ik denk dat alleen een club met doorzettingsmacht en wettelijke bevoegdheden de problemen daadkrachtig kan aanpakken. Ik heb hierover drie vragen voor de minister. Waarom deze ingewikkelde constructie? Waarom opnieuw gekozen voor een praatcircuit met al die partijen die elkaar al van haver tot gort kennen? Tot wanneer geeft de minister de sector de tijd om eruit te komen? En dat terwijl wij al een autoriteit hebben: de minister!

Het afschaffen van het papieren treinkaartje. Het papieren treinkaartje is een mooie stok achter de deur om spoorvervoerders tot samenwerking te dwingen. Om die reden steunt GroenLinks niet het voornemen van de minister om het papieren treinkaartje eind 2012 af te schaffen, ook als de spoorvervoerders er op dat moment nog niet in zijn geslaagd om reizigers zonder extra in- en uitchecken te laten overstappen. Reizigersgemak hoort echt voorop te staan. Daarnaast begrijp ik niet goed waarom reizigers zouden moeten betalen voor het ontwikkelen van de bijbehorende software. De daarvoor benodigde 50 mln. kunnen vervoerders best zelf financieren. Kan de minister die rare keuze toelichten?

De heer **De Jong** (PVV): Een goed betoog van mevrouw Van Gent! Maar dan die treinkaartjes: wat zij daarover zegt, verbaast mij toch een beetje. Op zichzelf klinkt het mij als muziek in de oren, maar op 22 april heeft mijn fractie ingediend om te voorkomen dat de papieren treinkaartjes worden afgeschaft. Mevrouw Van Gent zegt dat ook niet te willen, maar zij heeft wel tegen die PVV-motie gestemd. Als er een nieuw PVV-voorstel komt om die kaartjes niet af te schaffen, steunt zij ons dan wel?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb aan het afschaffen van het papieren kaartje een heldere voorwaarde verbonden. Pas als duidelijk is dat aan die voorwaarden is voldaan, neemt mijn fractie hierover een besluit. Ik denk dat die motie wat ongenueanceerd was. Dat zou mij, eerlijk gezegd, ook niet verbazen. Maar hoe het ook zij: er is maar een partij die toestaat dat de strippenkaart eruit gaat. Dat is de heer De Jong. Dat is de PVV!

De heer **De Jong** (PVV): Dat is allemaal leuk en aardig, maar ik heb bijna tien moties ingediend om te voorkomen dat de strippenkaart wordt afgeschaft. En negen van de tien keer stonden de PVV en de SP uiteindelijk alleen. Mevrouw Van Gent kan van alles roepen, maar dat juist de PVV heel veel heeft gedaan om te voorkomen dat de strippenkaart wordt afgeschaft, weet iedereen. Helaas kregen wij de Kamer niet mee. In de motie van 22 april wordt de regering gevraagd, de reiziger centraal te stellen en dat is precies wat mevrouw Van Gent ook zegt te willen. Ik verwacht dan ook dat mevrouw Van Gent een nieuw voorstel om de treinkaartjes niet af te schaffen, wel zal steunen. Dat zou fantastisch zijn!

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat doe ik niet zomaar. Ik heb altijd gezegd dat GroenLinks een voorstander is van de ov-chipkaart. Ik ben ook voor de gemakkaart, want wij moeten inderdaad proberen om de kaart voor zo veel mogelijk vervoersvormen te gebruiken. Ik zeg daar wel bij dat je geen oude schoenen moet weggooiden, voordat je je nieuwe schoenen hebt ingelopen. Bij de ov-chipkaart spelen nog heel veel problemen en ik wil dat die problemen nu eerst eens worden opgelost. Verder moet «reiziger» voortaan met een hoofdletter R worden geschreven, wat betekent dat het niet zo kan zijn dat de reiziger uiteindelijk de rekening betaalt voor de introductie van de ov-chipkaart. Dat standpunt lijkt mij glashelder. De PVV en de SP zijn – hoe moet ik het zeggen? – wat

conservatief, want deze fracties willen tot in alle eeuwigheid het papieren kaartje in stand houden. Dat is niet mijn invalshoek. Mijn invalshoek is een goede, gebruiksvriendelijke ov-chipkaart, voor een goede prijs.

Voorzitter. De verlaging van het opstaptarief. De minister gaat het opstaptarief niet verlagen, omdat de commissie-Meijdam heeft gezegd dat de toegankelijkheid van het openbaar vervoer niet in het geding is. Wat moet ik toch met zo'n opmerking? Dat was helemaal het issue niet. Een gemiddelde reis kost zo'n € 2,40. Met een instaptarief van € 3,00 – dat was mijn voorstel – ondervang je verreweg de meeste ritten. Met € 4,00 blijft er te veel aan de strijkstok hangen als mensen vergeten uit te checken. Mag ik de minister er bijvoorbeeld op wijzen dat wij nog steeds niet vernomen hebben hoeveel geld hier per maand mee gemoeid is? De commissie stelt verder dat het bedrag dat wordt gevraagd als opstaptarief, arbitrair is. Ik wil daar opheldering over. De commissie-Meijdam heeft dat op mijn verzoek uitgezocht, maar deze commissie maakt zich er vervolgens wel met een jantje-van-leiden van af. En dat is niet goed voor de reiziger!

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. De conclusies in het rapport van de commissie-Meijdam zijn duidelijk. Van één kaart voor alle modaliteiten is nog lang geen sprake en het gaat ook nog wel een aantal jaren duren voor het zover is. Dat is iets wat de PVV en de reiziger al jaren wisten en daarom hebben wij ook altijd getracht de desbetreffende ministers op andere gedachten te brengen. Dat bleek vergeefse moeite, want de ov-chipkaart moest en zou doorgedrukt worden, ook al gingen de voorwaarden waarop het besluit tot ontwikkeling van deze kaart jaren geleden genomen was, in de praktijk allang niet meer op.

Voor TLS was dit in mijn beleving de reden waarom men de afgelopen week een feestje organiseerde. TLS had het namelijk voor elkaar gekregen om in de afgelopen tien jaar zo'n 3 mld. op te souperen. En dat zal waarschijnlijk nog wel even doorgaan. Ik kan mij best voorstellen dat TLS dat een feestje waard vindt, maar voor de reiziger is het natuurlijk een totale ramp. Dat is mijn beleving, maar tot mijn verbazing is de minister vaak ontzettend positief over de ov-chipkaart. Ze moet zo meteen maar uitleggen waar dat enthousiasme vandaan komt.

TLS heeft een onaantastbare positie. Hoe slecht of hoe goed het ook gaat, TLS blijft de baas. Dat is in ieder geval wat wij tot op heden van de minister hoorden wanneer wij weer eens een motie indienden om deze club op te rollen. Tot mijn verbazing lees ik in de brief van de minister dan ook dat alle partijen, dus ook TLS, het ermee eens zijn dat ze afstand moeten gaan doen van bepaalde bevoegdheden om tot een oplossing te komen. Er zou een nieuwe structuur moeten komen, waarin de doorzettingsmacht in een hand komt te liggen. Vandaar ook het voorstel van de heer Meijdam om een nieuwe club op te richten, de zogenaamde ov-autoriteit. Het zou mij overigens niet verbazen als de heer Meijdam kandidaat is voor een mooie functie bij die autoriteit.

De oplossing is een stuk eenvoudiger. Nu TLS en de vervoersbedrijven kennelijk te kennen hebben gegeven dat zij bereid zijn om een deel van hun machtspositie op te geven, is het de hoogste tijd voor de minister om deze buitenkans met beide handen aan te pakken en de regie naar zich toe te trekken. Is zij hiertoe bereid? Zo nee, kan zij mij dan uitleggen waarom zij dat niet wil? Hoe zit het precies?

De FMN-vervoersbedrijven hebben in mei aangegeven geen vertrouwen te hebben in TLS. Ze noemen als reden daarvoor in het bijzonder beheeractiviteiten als de verdeling van de opbrengsten. Het wantrouwen gaat zelfs zo ver dat de FMN heeft besloten om studenten, die niet in- en uitchecken op de regionale trein, te beboeten, ook al hebben ze met hun ov-kaart een geldig, gratis reisbewijs. Kennelijk voelen deze bedrijven zich tot dergelijke reizigersvriendelijke maatregelen gedwongen, omdat zij anders een flink deel van hun inkomsten mislopen. Met het oog hierop

lijkt het mij sterk dat enkelvoudig in- en uitchecken ooit werkelijkheid zal worden. Er zal met andere woorden nooit sprake zijn van één kaart in het openbaar vervoer, en dat is zeker niet in het belang van de reiziger. Die ene kaart komt er alleen als er iets drastisch verandert. En dat brengt mij bij mijn slotvraag: is de minister bereid om in het belang van de reiziger TLS op te heffen en de beheeractiviteiten onder te brengen bij een onafhankelijk ICT-bedrijf?

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. 3 november wordt een mijlpaal, omdat op die dag in heel Nederland de strippenkaart wordt afgeschaft. Alleen de ov-chipkaart blijft dan over en dat biedt duidelijkheid voor provincies, stadsregio's, vervoerders en reizigers. D66 vindt dit een goede stap op weg naar beter openbaar vervoer. Ik sluit aan bij de woorden van de heer Slob over de gemakkaart. Ik dank hem ook hartelijk voor zijn 45-puntenplan. Zelfs als het een fata morgana is, dan nog is het daar een heel stuk aangenamer vertoeven dan in de dorre woestijn waarin de heer Aptrout ronddoelt. Ik ben de heer Slob dus wel dankbaar.

Maar daar zijn wij er natuurlijk nog niet mee. Op verzoek van de minister heeft de commissie-Meijdam een aantal kinderziekten en opstartirritaties van de ov-chipkaart onderzocht: de verschillende incheckpaaltjes en vervoerders die hun eigen opstarttarief hanteren. Het feit dat ook het ov-personeel vaak niet weet hoe het precies zit, is een bijkomstigheid die bepaald onprettig is voor de reiziger. Alleen als al dit soort problemen worden opgelost, kan de ov-chipkaart reizen daadwerkelijk eenvoudiger maken. D66 gelooft nog steeds dat dit kan.

Ik ga op twee van de vier punten van de commissie-Meijdam dieper in. Ik bedank de minister overigens hartelijk voor dit rapport. Ik begin met de aansturing van de ov-chipkaartorganisatie. De minister oogstte hoon met de ov-autoriteit alsof ze daarmee alle verantwoordelijkheid van zich af zou willen schuiven. Ik zie haar gelukkig nee knikken. Mijn fractie heeft met een open blik naar dit voorstel gekeken en dat heeft geleid tot enkele vragen. Zo vinden wij dat een autoriteit sowieso nooit een oplossing op zich is. Dat is een belangrijke mededeling die ik de minister graag meegeef. Ik ben het verder eens met de angst van de heer Aptrout dat het de zoveelste tussenlaag zou kunnen worden. Wordt het met andere woorden wel echt een zinvolle tussenlaag? De opdracht is ook nog wat onduidelijk. Er wordt van alles gezegd over het scheiden van beleid en uitvoering, maar wat is nu precies uitvoering en wat beleid? Waar raakt het elkaar en hoe ga je daarmee om? Dat is altijd het probleem met verschillende lagen met verantwoordelijkheden. Op het moment dat die elkaar raken, wordt het lastig. Hoe meer raakvlakken er zijn, hoe lastiger het wordt. Waar gaat die ov-autoriteit zich nu precies mee bezighouden? En wat zijn de taken bij de uitvoering waarmee TLS zich dan nog mag bezighouden? Het is natuurlijk wel een organisatie die haar meerwaarde moet blijven bewijzen. Doet men dan niet, dan krijgt de heer De Jong alsnog gelijk met zijn stelling dat TLS overbodig is. Dat is niet iets waar ik op aanstuur, maar wij moeten er dan wel voor zorgen dat het allebei nuttige organisaties blijven.

Dan nu het enkelvoudig in- en uitchecken. Dat is heel belangrijk, want treinreizigers moeten natuurlijk zonder problemen tussen vervoerders kunnen overstappen. Dat is nu niet het geval. Zelf reis ik heel vaak van Den Haag naar Barneveld. Ik moet daarvoor in Amersfoort overstappen van de NS op de Valleilijn. Dat is hartstikke lastig. Voor vervoerders is er op dit moment geen enkele aansporing om dit probleem op te lossen. Men doet alleen maar wat aan rooting, signing en branding, blijkbaar met de gedachte dat het dan allemaal wel goed komt. Dat is natuurlijk niet zo. Het in- en uitchecken zal echt enkelvoudig moeten worden, maar ik besef natuurlijk ook dat dat geld kost. De commissie-Meijdam stelt dat de reiziger het zelf moet betalen. D66 is het daar gewoon mee eens. Wij hebben niet de door de minister zo gerespecteerde Rekenkamer hoeven in

te schakelen, maar wij hebben wel een aantal situaties door laten rekenen om te achterhalen wat een en ander nu precies kost. Een van die casussen is Wilfried die elke dag op en neer reist tussen Den Haag en Barneveld. Voor hem bedragen de extra kosten per jaar € 21,90. In een schrikkeljaar is het overigens zes cent meer. Tineke die elk weekend naar haar zus in Enkhuizen treint, is € 3,12 extra kwijt. In een ongunstig jaar met 53 weekenden komt het uit op € 3,18. Kortom: wij steunen dit voorstel en dat geldt ook voor de overige adviezen van de commissie-Meijdam.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Ik bedank de commissie-Meijdam voor haar werkzaamheden en de minister voor de toezending van de stukken.

Ik begin met een onderwerp, waarmee mijn collega's eindigden. Wij zijn al jaren en jaren – in de vorige periode mocht ik het als gewoon burger aanschouwen – bezig met de klucht die ov-chipkaart heet. Die klucht wordt naar mijn stellige overtuiging alleen maar bevorderd door de onduidelijkheid over de verantwoordelijkheden. Oorzaak daarvan is onder meer de idee-fixe dat wij hier te maken hebben met marktwerking. Marktwerking in het openbaar vervoer is natuurlijk een lachertje. Als je een mobiele telefoon hebt, kun je wisselen van aanbieder en als je een BlackBerry hebt, kun je even geen kant op. Maar hoe het ook zij: je kunt na een jaar ergens anders heen. De minister heeft in een ander algemeen overleg gezegd: nee hoor, de marktwerking is ook hier prachtig. Daarvoor verwijst zij naar haar verleden bij Achmea, waar zij verantwoordelijk was voor de inkoop. Als haar een contract niet beviel, kon zij inderdaad overstappen naar een andere leverancier, maar ik heb nog nooit een buspassagier gezien die bij een tramhalte stond en daar kon kiezen tussen Arriva of het GVB. Hij of zij is gewoon aangewezen op een busbedrijf dat een concessie van tien jaar heeft binnengehaald.

Zoals wij weten is er bij het verstrekken van die concessies nauwelijks sprake van concurrentie. Bij de laatste twaalf concessieverleningen deden in zeven gevallen maar een of twee aanbieders mee. Vervolgens bepalen ambtenaren en buitenlandse staatsbedrijven, vaak als dekmantel verpakt in Connexion of Veolia, hoe het openbaar vervoer eruit gaat zien. Maar dat gebeurt wel met ons belastinggeld. Daarom gaan wij maar door met deze klucht en blijven wij onszelf maar voorspiegelen dat er wél sprake is van marktwerking. Tegelijkertijd verwachten burgers van ons dat wij eindelijk eens iets gaan doen aan het openbaar vervoer. Het woord «openbaar vervoer» is natuurlijk de spijker op de kop. Waarom is het openbaar vervoer? Omdat het met belastinggeld wordt gefinancierd. Daarom is het belangrijkste discussiepunt in het advies van de heer Meijdam natuurlijk ook de rol van de ov-autoriteit.

Als Tweede Kamer zijn wij meerdere keren overvallen door discussies over NS en ProRail en de ov-chipkaart. Burgers verwachten namelijk van ons dat wij ingrijpen. Dat kunnen wij echter bijna niet, want wij hebben constructies in het leven geroepen waarin wij volgens de burgers wel aansprakelijk zijn, zonder dat wij waar dan ook verantwoordelijk voor zijn. Volgens mij moet de Tweede Kamer weer de positie krijgen dat wij onze verantwoordelijkheid kunnen nemen als burgers aanvoelen dat de politiek aansprakelijk is voor de besteding van belastinggeld, bijvoorbeeld in het openbaar vervoer. Het is slecht voor de democratie als wij deze klucht in stand houden en de schijn laten bestaan dat er een verband is tussen de aansprakelijkheid die in de samenleving wordt gevoeld en de verantwoordelijkheid voor de besteding van het belastinggeld. Wij mogen die verantwoordelijkheid niet langer naar andere partijen afschuiven.

De heer **Verhoeven** (D66): Gevoelsmatig snap ik best wat de heer Monasch bedoelt, maar in deze situatie is de minister toch gewoon de eindverantwoordelijke? De Kamer kan haar toch gewoon controleren? Zo

ja, dan kunnen wij toch op die manier verantwoording afleggen aan de kiezer over de manier waarop het belastinggeld is besteed?

De heer **Monasch** (PvdA): Mijn punt is nu juist dat de minister er niet over gaat. Dat zegt zij zelf ook. Hoe vaak heeft zij niet gezegd «ik wil er best met u over discussiëren, maar ik ga er niet over»? Wij zitten vast in een soort tussengebied en daaraan moeten wij een einde maken. Als wij vasthouden aan de idee-fixe dat het hier om marktwerking gaat, terwijl iedereen weet dat die marktwerking volstrekt onvolkomen is, dan komen wij nergens. Burgers zien dat er belastinggeld naartoe gaat en dan moeten wij ervoor zorgen dat wij onze verantwoordelijkheid ook echt kunnen nemen. Wij mogen met andere woorden niet langer steeds maar weer naar anderen wijzen. Overigens doet de minister dat binnen het huidige bestel terecht wel.

De heer **Verhoeven** (D66): In dit uitzonderlijke geval doet de minister het volgens mij juist heel aardig. Ze trekt namelijk de regie naar zich toe. De oorzaak waardoor wij het afgelopen jaar tien keer over dit onderwerp met elkaar hebben gesproken en allerlei zaken zijn vertraagd, moeten wij niet bij de minister zoeken. De oorzaak daarvan zijn allerlei moties en gedoe en getwijfel van de Kamer. Dat is de reden dat er nog niet is doorgepakkt. Onder andere de PvdA-fractie is daarvoor een van de hoofdverantwoordelijken. De heer Monasch spreekt wat mij betreft dan ook een beetje met een dubbele tong. Vindt hij dat zelf ook niet?

De heer **Monasch** (PvdA): Het is jammer dat de heer Verhoeven er een beetje goedkoop politiek debat van probeert te maken, want ik probeer een serieuze kwestie aan te snijden. Mijn vraag is: hoe gaan wij om met de spanning tussen door burgers gevoelde aansprakelijkheid van de politiek en het gegeven dat de verantwoordelijkheid vaak niet meer bij ons ligt? Je kunt dan wel een flauwe discussie beginnen over zaken uit het verleden, maar ik zou liever dit serieuze onderwerp behandelen. Met permissie van de voorzitter ga ik dan ook door met de vraag hoe wij de ov-autoriteit zouden moeten inrichten.

Voorzitter. Wat moeten wij met de ov-autoriteit doen? Daarvoor staan ons verschillende keuzes open. De keuze van de heer Aptroot is heel duidelijk, maar het is niet de keuze van de PvdA-fractie. Het gaat namelijk om belastinggeld. Bovendien is openbaar vervoer een publieke taak. Daarom moet er volgens mij een veel directere link zijn met de politieke verantwoordelijkheid van de minister. Ik wil mij nu niet vastliggen op een modaliteit, maar de PvdA is er wel van overtuigd dat het veel meer die kant op moet.

Wat mij in het model van de heer Meijdam aanspreekt, is dat veel partijen meediscussiëren. Ook dat is van waarde, maar uiteindelijk moet wel duidelijk zijn wie de eindverantwoordelijkheid draagt. Wie is aansprakelijk en verantwoordelijk? Ik denk dat je om die reden net zo goed zou kunnen denken aan een model waarbij de ov-autoriteit een directoraat-generaal van het ministerie is. Graag een reactie van de minister op andere vormen van een ov-autoriteit.

De ov-autoriteit is een van de zwaarwegendere onderwerpen op de agenda van dit algemeen overleg. Om het concreet te maken geef ik een voorbeeld uit de schriftelijke antwoorden van 4 oktober van de minister op vragen over het feit dat je in het ene gebied met de ov-chipkaart wel met korting kunt reizen en in het aansluitende gebied niet. De minister schrijft daarover in haar brief: de decentrale overheden hebben mij laten weten dat ze de vervoerders zullen vragen te onderzoeken of aanpassing van het chipkaartsysteem mogelijk is en tegen welke kosten. Hier wordt voor de zoveelste keer een probleem verplaatst en daardoor wordt het alleen maar ondoorzichtiger voor de reiziger. Dat staat mij echt buitengewoon tegen aan deze opzet. Wij moeten mijns inziens echt naar een

structuur toe die het ons mogelijk maakt om door te pakken. Elke keer dat wij met elkaar spreken over die autoriteit moet de vraag centraal staan: hoe komen wij uit het moeras en hoe kunnen wij doorpakken? Ik ben blij met het advies dat er geen extra opstaptarief in rekening mag worden gebracht als reizigers tussen twee treindiensten overstappen. Het enkelvoudig in- en uitchecken, een keer aan het begin en een keer aan het einde van de reis. Dat moet wat mijn fractie betreft zonder tariefstijging worden geregeld. Wij zijn op dat punt heel principieel: die rekening hoort op het bordje van de vervoerders te worden gelegd. Reizigers betalen namelijk al meer dan genoeg. Hoe beoordeelt de minister dit advies over enkelvoudig in- en uitchecken in relatie tot de concessieverlening van het spoor, een concessieverlening die binnenkort begint?

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik vervang vandaag mijn collega Haverkamp. Gelukkig wordt dit debat zo vaak herhaald dat je heel makkelijk kunt inrollen.

De heer **Monasch** (PvdA): Je kunt ook een abonnement nemen!

De heer **De Rouwe** (CDA): Je kunt bij dit debat inderdaad heel vaak in- en uitchecken.

Voorzitter. Wij spreken haast elke maand over de ov-chipkaart. Het debat spitst zich dan heel vaak toe op de actualiteit van die week of van de maand ervoor. In die debatten gaat het bovendien bijna altijd over negatieve zaken. Ik had eigenlijk verwacht dat de collega's die deze debatten aanvragen, ook oog zouden hebben voor nieuws dat de ov-chipkaart nu eens niet in een kwaad daglicht stelt. Zo kwam RTL afgelopen week met een groot item over het bericht dat het aantal zwartrijders in Rotterdam heel sterk is gedaald en dat het aantal geweldsdelicten in het openbaar vervoer met een derde is gedaald. RTL Nieuws trekt zelfs de conclusie dat dankzij de ov-chipkaart ook het aantal gewone delicten is gedaald. En dat ondanks negen of tien moties van de PVV en de SP om de ov-chipkaart toch vooral niet in te voeren!

Ik vind dit wel een aardig voorbeeld om eens tegenwicht te bieden aan al het negatieve nieuws dat in deze AO's zo vaak te berde wordt gebracht. Ik ben niet voor niets zo gaan zitten dat ik als laatste het woord zou voeren. Ik kon daardoor goed in de gaten houden of iemand anders met dit soort tegenberichten zou komen. Dat is niet het geval en daarom doe ik het maar. Overigens ging het de Kamer hier natuurlijk wel om toen er tot de invoering van de ov-chipkaart werd besloten. Het ging ons inderdaad om gebruikersgemak, maar ook om het terugdringen van het aantal zwartrijders en het aantal geweldsdelicten. En ziehier: in Rotterdam gebeurt het!

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dit is al eerder onderzocht. Het is ook al wel vaker gebruikt om de ov-chipkaart te rechtvaardigen. Uit ander onderzoek blijkt echter dat mensen die de boel bewaken en die door reizigers aangesproken kunnen worden, de beste manier zijn om onveilige situaties op stations tegen te gaan. De ov-chipkaart is voor een veilige omgeving dan ook zeker niet de doorslaggevende factor. Kan de heer De Rouwe zijn stelling misschien toch nog wat beter onderbouwen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Mevrouw Van Gent vraagt mij eigenlijk om een parlementair onderzoek naar RTL te doen. Het was immers deze zender die dit nieuws naar buiten bracht.

Toezicht door mensen is natuurlijk verreweg het beste. Mevrouw Van Gent wijst daar terecht op. In het verleden werd overlast echter wel heel vaak veroorzaakt door mensen die zonder geldig vervoersbewijs op het station rondliepen. Wat je er ook van vindt: door de ov-chipkaart voorkomen wij

dat. Je komt het station zonder geldig vervoersbewijs immers niet meer op. Bovendien sluit het een het ander niet uit. Blijft staan dat door de ov-chipkaart het aantal geweldsdelicten met een derde is afgenomen. Ik denk dat er een oorzakelijk verband is met de ov-chipkaart. Dat verband is volgens mij zelfs zo duidelijk dat wij het er eigenlijk niet meer over zouden moeten hebben.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik wil niet dat er overal in Nederland van die poortjes komen te staan, want dat levert ook allerlei complicaties op. Het biedt ook een soort schijnveiligheid die je niet moet willen. Mensen die kwaad willen, springen toch wel over zo'n poortje. En dan is het maar hopen dat er een BOA staat om die lui bij hun lurven te pakken. Ik wil een goed evenwicht tussen mensen en de schijnveiligheid van poortjes en elektronisch toezicht. Uit onderzoek is gebleken dat menselijk toezicht het beste werkt. Kent de heer De Rouwe dat onderzoek? Het CDA gaat er toch zeker niet voor pleiten dat overal in Nederland van die hekjes en poortjes komen te staan? Zo ja, dan hoop ik dat ze Groningen overslaan, want ik zit daar echt niet op te wachten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik zag de heer Aptroot zojuist verschrikt opkijken, maar hij dacht waarschijnlijk dat het om tolpoortjes ging! Mevrouw Van Gent is daar dan overigens wel weer een groot voorstander van.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Maar dat gaat elektronisch en er zit geen hek voor.

De heer **De Rouwe** (CDA): Of het nu elektronisch gaat of dat je een chipkaart tegen een kaartlezer moet houden: volgens mij maakt dat niet zo heel veel uit. Maar goed, laten wij die discussie nu maar laten voor wat ze is.

Ik denk dat mevrouw Van Gent schromelijk overdrijft met haar stelling dat er geen verband zit tussen de ov-chipkaart, die in Rotterdam goed wordt toegepast, en de daling met een derde van het aantal geweldsdelicten in die stad. Je mag natuurlijk alles ter discussie stellen, maar in dit geval spreken de feiten volgens mij voor zichzelf. Het lijkt mij niet meer dan terecht dat RTL deze conclusie heeft getrokken. Ik denk ook dat heel veel mensen in Rotterdam zich veiliger voelen. Dat dit zo veel emoties oproept, laat volgens mij vooral zien dat de ov-chipkaart op sommigen werkt als een rode lap op een stier. Met de feiten heeft het namelijk niet heel veel meer te maken. De reden dat ik nu deze feiten aanhaal, is dat ik graag een wat evenwichtiger discussie voer over de voordelen van de ov-chipkaart.

Mevrouw **Smits** (SP): Ik ben natuurlijk gek op rode lappen. Maar ik ben ook gek op feiten. De heer De Rouwe weet natuurlijk ook dat er in de rest van het land heel vaak niets terecht is gekomen van die poortjes. Overigens is het natuurlijk heel mooi dat mensen in Rotterdam zich prettiger voelen op de stations. De heer De Rouwe weet verder ook dat reizigers op heel veel trajecten duurder uit zijn, dat de problemen met de dubbele opstaptarieven nog niet zijn opgelost, dat het nog niet goed gaat met de kortingskaarten en dat blinden en slechtzienden niet erg goed worden geholpen. Moet de heer De Rouwe niet een wat realistisch beeld van de ov-chipkaart geven? Heeft hij verder wel een open oog voor de kritiek van de mensen die dagelijks met deze kaart moeten reizen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Wij hebben de afgelopen tijd achtmaal over de ov-chipkaart gedebatteerd, omdat de SP elke keer dat er iets misging, onmiddellijk van de hoogste toren blies. Prima dat een partij aandacht schenkt aan problemen in het land, maar tot op heden heeft de



ov-chipkaart echt niet tot levensbedreigende situaties geleid. Ik zeg dat maar, want wij moeten het wel in de juiste proporties blijven zien. Ik schuif graag aan bij de debatten over de chipkaart en over alle dingetjes die misgaan, want er gaat inderdaad weleens iets mis. Maar dat wil niet zeggen dat wij telkens weer met levensbedreigende situaties worden geconfronteerd die het rechtvaardigen dat het hele parlement in rep en roer raakt en dat de SP met haar rode lappen moord en brand schreeuwt. Ik vind het een goede zaak dat mijn fractie wat realiteitszin in het debat terugbrengt door ook eens een positief bericht aan te halen. Dat heb ik de SP echt nog nooit horen doen. Als het gaat om de vraag wie het meest realistisch is, dan denk ik over een best goed track record te beschikken.

Mevrouw **Smits** (SP): Het spijt mij dat de heer De Rouwe nog nooit onze positieve noot heeft gehoord. Wij vinden het idee van een ov-chipkaart helemaal niet verkeerd, maar de uitwerking is zo vreselijk slecht! Dan is het inderdaad de taak van de Socialistische Partij om de Kamer bij elkaar te roepen op het moment dat het niet goed gaat. Ik vind dat wij de minister, elke keer dat er iets misgaat, moeten vragen om iets te doen. Het gaat namelijk wel om iets wat van ons allemaal is, namelijk het openbaar vervoer. Het kost miljarden om de ov-chipkaart in te voeren en dan is het niet meer dan logisch dat de SP elke keer weer aandacht vraagt voor de problemen die zich voordoen. Het lijkt mij goed dat het CDA ook de ogen openhoudt voor alle problemen die de invoering van de kaart met zich mee heeft gebracht.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat mevrouw Smits over het nodige temperament beschikt, is mij niet ontgaan. Ik vind dat prima. Net zo goed als ik het prima vind dat er af en toe een spoeddebat plaatsvindt, maar er zijn natuurlijk nog wel een paar andere onderwerpen die zich daarvoor lenen. Overigens heeft mijn fractie nog nooit een debat over deze kaart geblokkeerd en schuiven wij elke keer maar weer netjes aan. Wij spreken nu al wel bijna een halfuur over dat ene bericht van RTL, omdat mevrouw Van Gent en mevrouw Smits blijkbaar helemaal in paniek raken over een goed bericht. Dat was niet mijn bedoeling, want ik wilde alleen maar duidelijk maken dat er soms ook andere berichten zijn.

Voorzitter. Dan nu de agendapunten! De minister geeft in haar brief van 3 november aan dat ook in Noord-Brabant, Utrecht en Groningen alleen met de ov-chipkaart kan worden gereisd. Dat betekent dat de uitrol van de ov-chipkaart definitief is en dat de lokale overheden voorstander zijn van deze kaart. Ik constateer overigens dat veel consumentenorganisaties de invoering gewoon steunen. Wederom goed nieuws dus!

Mijn fractie is tevreden over het rapport-Meijdam. Het is een goede zaak dat de minister de regie heeft genomen en dat zij er iemand bij heeft gehaald om alles te onderzoeken en om feit en fictie van elkaar te scheiden. De commissie kaart wat kleinere en soms wat grotere problemen aan. Maar gelukkig: het ging zeker niet om levensbedreigende problemen.

Ook in dit debat is veel gezegd over de ov-autoriteit. Het is belangrijk om doel en middel te onderscheiden. Als de betrokkenen er niet uitkomen, dan moet iemand anders de knoop doorhakken. Of een commissie dat doet of de minister, is in mijn ogen van secundair belang. Belangrijker is dat er goede afspraken worden gemaakt over wie de knopen doorhakt. Ik heb vertrouwen in de minister en ik geef haar graag de ruimte om de Kamer hierover een voorstel te doen. Of het een commissie moet worden? Daar zet mijn fractie wel de nodige vraagtekens bij, want dat betekent dat er allemaal mensen moeten worden ingehuurd. Het mag wat ons betreft dan ook best een taak van het ministerie worden. Een tussenvorm vind ik ook best als wij het doel maar halen: knopen doorhakken op het moment dat zaken te moeilijk liggen voor de direct betrokkenen.

Voorzitter. De commissie-Meijdam adviseert om het enkelvoudig in- en uitchecken in de treinrailketen in te voeren. Hiervoor moeten investeringen worden gedaan die op de middellange termijn uitkomen op ongeveer 50 mln. Verder adviseert de commissie om het papieren treinkaartje niet af te schaffen, voordat dat geregeld is. De minister schrijft de Kamer dat zij geen gehoor wil geven aan dit advies. Zij schrijft echter ook: zolang er geen oplossing is voor het dubbele opstaptarief, moeten de treinvervoerders papieren kaartjes accepteren. Waarom zou dat ook niet kunnen bij het enkelvoudig in- en uitchecken? De NS heeft aangegeven dat men eind 2012 met het papieren kaartje wil stoppen. Is het probleem van het dubbel opstaptarief op dat moment verholpen? Kan de minister mij zeggen hoeveel papieren kaartjes de NS nog verkoopt?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Misschien kunnen wij wel zaken doen vandaag. Vindt de heer De Rouwe het ook zo gek dat de reizigers 50 mln. moeten betalen voor het ontwikkelen van de software?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb mevrouw Van Gent en de heer Monasch daar boos over horen worden. Ik begrijp haar opmerkingen hierover ook wel, maar ik hoor haar alleen niet zeggen wie het dan wel moet betalen. Je kunt natuurlijk zeggen dat de bedrijven het zelf moeten ophoesten, maar ik ben niet zo naïef om te denken dat die bedrijven dan met de pet rondgaan bij het personeel met de vraag of men wil doneren. Met andere woorden: die bedrijven zullen het doorrekenen aan hun klanten. Het is met andere woorden toch gewoon broekzak-vestzak.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het is helemaal niet gezegd dat het aan de klant doorberekend gaat worden. Klanten krijgen te maken met een nieuw systeem, een systeem waar ze niet om hebben gevraagd, en ze moeten vervolgens ook nog eens opdraaien voor de kosten die moeten worden gemaakt om de imperfecties eruit te halen. Ik heb het uitgerekend en het zou neerkomen op 0,5% extra tariefsverhoging per jaar. De heer De Rouwe moet verder ook niet vergeten dat de vervoersbedrijven winst maken. Als ze zelf voor deze 50 mln. moeten opdraaien, betekent dat dus zeker niet dat ze aan de bedelstaf zullen raken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik weet nu nog steeds niet wie het volgens mevrouw Van Gent dan wel moet betalen. Zij begint over de winst van deze bedrijven en die wil zij waarschijnlijk hiervoor gebruiken. Maar op een of andere manier ben ik niet zo naïef om te denken dat men die winst zomaar zal inleveren. Laten wij toch kiezen voor een realistische oplossing, want linksom of rechtsom wordt het toch doorberekend aan de reizigers. Je kunt het niet leuk vinden, maar uiteindelijk wordt het gewoon in de kostprijs meegenomen. Er is ook geen wet die wij kunnen gebruiken om dat te voorkomen en dan moeten wij al helemaal geen verwachtingen wekken. Die kunnen wij namelijk niet waarmaken.

Voorzitter. Tijdens het vorige algemeen overleg heeft mijn collega Haverkamp aandacht gevraagd voor de ov-chipkaart bij grensoverschrijdend vervoer. Kan de minister mij zeggen of het inmiddels mogelijk is voor werknemers die in Nederland werken, maar in Duitsland of België wonen, om een persoonlijke ov-chipkaart aan te schaffen? Als dat niet het geval is, is dat dan wellicht in strijd met Europese regels? Dat belemmert immers het vrije verkeer van personen. Wat gaat de minister hieraan doen? Kan zij mij toezeggen dat het voor het einde van het jaar wel is geregeld? Kan zij mij bevestigen dat het mogelijk is om voor het bestellen en opwaarderen van de chipkaart een buitenlandse bankrekening te gebruiken?

Ik ben benieuwd hoe het staat met het aanvragen van de persoonlijke ov-chipkaart voor minderjarigen. Het blijkt voor ouders niet mogelijk om als accounthouder kaarten en saldo te kopen voor hun kinderen. De

ChristenUnie doet hierover ook een aanbeveling in haar 45-puntenplan. Volgens mij doen zij hiervoor een prima suggestie en ik hoor dan ook graag de opvatting van de minister op dit voorstel.

Voorzitter. Nu ik toch over de ChristenUnie begin: het is een mooi rapport. Er staat heel veel in. Over heel veel dingen zullen wij het allemaal ook wel eens zijn, maar de vraag is en blijft natuurlijk: wie is verantwoordelijk en wie gaat het doen? Ik hoop dat het niet allemaal op het bordje van de minister wordt gelegd en dat de betrokken lokale overheden het ook oppakken. Wij kunnen het namelijk niet vanuit Den Haag regelen. Hoe het ook zij: het plan bevat veel aansprekende en positieve ideeën!

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik heb geïnteresseerd geluisterd naar de betogen van de diverse Kamerleden en hoorde het woord «regie» vele malen langskomen; soms «met dank voor de regie», soms «pakt u alstublieft de regie». In dit dossier is de regie nadrukkelijk naar het Rijk toegetrokken. Ik weet uit de annalen dat mijn voorgangers, beginnend bij mevrouw Huizinga, vele debatten met de commissie hadden. Mevrouw Huizinga moest altijd zeggen dat het gedecentraliseerd was en dat zij er dus niet over ging. Haar opvolger voor een jaar, de heer Eurlings, is begonnen de regie naar zich toe trekken door een regiegroep in te stellen en een start te maken met de commissie-Leers. U weet allemaal dat die uiteindelijk nooit in leven is geroepen omdat de heer Leers tot andere, hogere doelen werd geroepen. Vlak na mijn aantreden kon ik gelukkig de commissie-Meijdam op dit thema inschakelen.

Deze commissie heeft een heel expliciete opdracht meegekregen, een opdracht die ik ook hier in de vaste commissie heb besproken. Oorspronkelijk was de commissie-Meijdam bedoeld als een commissie die alleen naar het dubbele opstaptarief zou kijken. Met mijn voorganger Eurlings is al besproken dat dit uitgebreid zou worden en dat er twee vragen aan deze opdracht zouden worden toegevoegd, namelijk de vraag of de commissie een advies kan geven over een permanente structuur en de vraag of de commissie een advies kan geven of single check-in/check-out op te lossen is. In het laatste debat dat ik heb gehad, is hieraan op verzoek van GroenLinks nog de vraag over het lagere instaptarief toegevoegd. Met deze opdracht aan de commissie-Meijdam is de vaste commissie akkoord gegaan. Toen ik in de berichten in de media las dat er weinig behoefte zou zijn aan een permanente structuur, vroeg ik mij wel even af hoe ik dat moest rijmen met de opdracht die oorspronkelijk gegeven is aan de commissie-Meijdam. Ik denk dat heel veel ligt aan de verwarring over de vraag wat die permanente structuur precies betekent en inhoudt. Voordat ik inga op de ov-autoriteit wil ik de andere punten aan de orde stellen, namelijk het dubbel opstaptarief, de single check-in/check-out en het lage instaptarief. Daarna ga ik naar het pièce de résistance van deze discussie, namelijk de permanente structuur. Daar hoort de toekomst van TLS ook bij.

Ik ben heel blij dat de commissie-Meijdam heeft geconstateerd dat het mogelijk is de problemen rondom het dubbel opstaptarief op te lossen en dat dit gewoon een technische aanpassing van de software en de kaartlezers vergt. De kwartiermaker zal met de partijen de route, het tijdpad en de financiering uitwerken, zodat de oplossing gerealiseerd kan worden. Ik heb begrepen dat dit haalbaar is voor december 2012. Het vervallen van het papieren kaartje op dat moment behoort dus nog steeds tot de mogelijkheden. Voor single check-in/check-out geldt overigens een andere termijn, ik kom daar op terug.

De heer Aptroot vraagt of het dubbel opstaptarief zich misschien verplaatst in de keten. Het heeft zich natuurlijk al verplaatst bij de invoering van de ov-chipkaart. De regionale overheden hebben gevraagd of er niet gezorgd kan worden dat er binnen de regio zonder het dubbel opstaptarief kan worden gereisd. Zo is het naar de trein verschoven. Voor

heel veel reizigers was dit in het gebruik veel lastiger. Daarom halen we het eruit aan de treinkant. Daarmee kan het weer terugkomen in de regio maar dat hoeft niet; het ligt aan de concessies die de regionale overheden hebben met de bedrijven. Het hoeft niet, maar het kan wel de consequentie zijn. De reizigersorganisaties hebben zich hierover uitgesproken. Zij zijn van mening dat het beter kan dan in de oude situatie. Wij halen het in ieder geval weg aan de treinkant. Het kan zijn dat het ingevoerd wordt vanwege de businesscase die regionale overheden ooit hebben afgesproken met hun concessiehouders. Het kan ook zijn dat het niet wordt ingevoerd. Ik weet dat Gelderland met die gedachte speelt. Die provincie wil de kostenproblematiek op een andere manier compenseren. De heer Aptroot wil ook weten wat de gevolgen zijn van de kostenneutraliteit bij het vervallen van het overstaprecht tussen de regionale trein en het regionale bus- tram- en metrovervoer. Het terugbrengen naar de oude situatie heeft geen invloed op de berekende kostenneutraliteit. We hebben de kostenneutraliteit voor de reiziger centraal gesteld bij de overgang naar de ov-chipkaart. Dat is ook vastgesteld door de commissie-Kist. Het regionaal treinvervoer maakt geen onderdeel uit van de berekening. Daarom heeft het feit dat het vervalt geen invloed op de kostenneutraliteit. De heer Slob vraagt naar het probleem dat zich naar aanleiding daarvan eventueel in Limburg kan voordoen met Veolia. Hij wil weten of dit inderdaad een probleem voor de reiziger wordt. Omdat het dubbele opstaptarief niet was geregeld en om druk te houden op de verschillende partijen, de decentrale overheden en de vervoerders, hebben wij gezegd dat wij het papieren kaartje pas afschaffen als het geregeld is. Daarom houd ik de druk erop. Wanneer ik zou zeggen «het hoeft niet meer, laat alleen nog maar de automaat van Veolia daar staan», verdwijnt de druk op de vervoerder om het dubbel opstaptarief mogelijk te maken. Dat is de reden dat we het hebben ingevoerd. Het zou kunnen dat het vervolgens leidt tot discussies van de vervoerders met de decentrale overheden, omdat het niet in de businesscase zat en zij willen dat het gecompenseerd wordt. Ik zeg echter tegen de decentrale overheden dat zij dat niet moeten doen en dat zij zelf de druk erop moeten houden omdat het anders niet zal veranderen. Ik hoop dat de decentrale overheden de druk op de vervoerders houden en daarmee zorgen dat de reiziger straks van dat dubbel opstaptarief af is en er niet de dupe van wordt. Enkele leden hebben vragen gesteld over het papieren kaartje. Ik verwacht dat het dubbel opstaptarief voor eind 2012 geregeld kan worden en dat dit kaartje daarom kan worden afgeschaft. Bij single check-in/check-out ligt het anders. De commissie-Meijdam is gevraagd of single check-in/check-out mogelijk is, omdat de vaste commissie het graag zou willen. De commissie-Meijdam is tot de conclusie gekomen dat enkelvoudig in- en uitchecken in theorie mogelijk is. Het zal veel meer reisgemak opleveren voor de reiziger. De ov-chipkaart is al gemakkelijker dan de oude situatie, omdat er één kaart is voor alle vervoersvormen. Dat levert al heel veel gemak op, maar het mooiste zou natuurlijk zijn als de reiziger niet bij nieuwe vervoerders opnieuw hoeft in- en uit te checken. Enkelvoudig in- en uitchecken is volgens de commissie-Meijdam echter wel heel erg complex, omdat je daarmee in de verantwoordelijkheid van al de verschillende organisaties en in de verschillende concessies zit. De commissie-Meijdam heeft daarom ook gezegd dat er echt nader onderzoek moet worden hoe je het moet doen en wat de kosten zijn. Ze heeft een grove kosteninschatting gemaakt die uitkomt uit op een bedrag van 50 mln. maar zegt dat het ook vele malen meer kan zijn. Mijn uitgangspunt is dat het gerealiseerd zou moeten worden, behalve wanneer wij met elkaar constateren dat de kosten niet opwegen tegen het relatieve gemak.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Waarom moet de reiziger voor de kosten opdraaien?

De **voorzitter**: ik hoor van de minister dat zij daar zo meteen op terugkomt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is mijn volgende punt. Zowel mevrouw Van Gent als de heer Monasch wil weten hoe ik aankijk tegen het advies om de kosten van het enkelvoudig in- en uitchecken door de reiziger te laten betalen. Omdat het een extra gemak is, zowel ten opzichte van het huidige systeem als ten opzichte van het systeem in het verleden, vind ik het op zich rationeel om de kosten bij de reiziger neer te leggen, mits – dit is een heel nadrukkelijk «mits» – het echt gaat om een beperkte stijging van de prijs van het treinkaartje. We willen daarom in het vervolgonderzoek bekijken hoe duur het wordt en wat het betekent als je de kosten doorrekent naar de individuele reiziger. Als dat bekend is, voer ik opnieuw de discussie over de vraag wat het betekent, of we het terecht vinden dat het aan de reiziger wordt doorgerekend als het om een hoog bedrag gaat, of we vinden dat de overheden zelf iets moeten bijdragen of dat we vinden dat we het maar niet meer moeten doen omdat het een te extreme ingreep is. Dit is de opdracht die de kwartiermaker heeft gekregen. Mijn uitgangspunt is echter dat het zou moeten omdat het kan en dat we het alleen niet doen als het bedrijfseconomisch of technisch niet haalbaar is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Je kunt nu toch gewoon op één kaartje reizen? De ov-chipkaart is ontwikkeld om het voor de reiziger eenvoudiger te maken. Zo is het jarenlang aan ons verkocht. Dan is het toch gek dat zoiets logisch als dit betaald moet worden door de reiziger, omdat ontwikkelaars en alle mensen die zich ermee bemoeid hebben er niet eerder aan gedacht hebben dat het zo logisch is als wat om dit te regelen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is een extra service aan de reiziger. De reiziger moet nu met een buskaartje en een treinkaartje werken en steeds opnieuw inchecken. We willen dat het gemakkelijker wordt. Ik ben dus groot voorstander van het enkelvoudig in- en uitchecken. Zo wordt het steeds gemakkelijker voor de reiziger. Het eerste voorstel, dat al enkele jaren loopt, was te zorgen dat er één kaart is in al het vervoer. Vervolgens wordt er nu ook gekeken hoe we uiteindelijk kunnen komen tot een kaart waarmee je niet meer op verschillende plekken opnieuw hoeft in te checken. Ik ben daar voorstander van, maar het is niet zoals de ov-chipkaart oorspronkelijk in de markt is gezet. We hebben te maken met het systeem dat er nu is. Dat kun je niet in één keer omvormen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Je hebt nu toch ook één treinkaartje? Als je overstapt op een andere vervoerder hoef je nu toch niet eerst een ander treinkaartje te kopen bij het loket? Dit moet opgelost worden. Ik vind het totaal belachelijk dat we straks een elektronisch kaartje krijgen waarbij er niet aan is gedacht om dat meteen te regelen en dat daarom de kosten maar bij de reiziger worden gelegd. Dat is een geval van reiziger met een piepkleine «r» in plaats van met een hoofdletter. Ik erger mij hieraan, want het kan gewoon beter.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nogmaals, het systeem is ooit afgesproken zoals het was. Op dit moment is het gewoon niet mogelijk. Het is wel mogelijk binnen de trein, maar niet van bus op trein of andere vormen van vervoer. Dat was het in het verleden ook niet. Nogmaals, we hebben de commissie-Meijdam nou juist gevraagd om dit op te lossen, dus wat dat betreft zitten wij op dezelfde lijn. Wij vinden ook dat het anders moet, maar het moet wel redelijk zijn. Daarom vinden we dat het nader onderzocht moet worden. Ik vind dat je dit soort zaken, die niet in een concessie zitten maar extra geëist worden, niet zomaar kunt

toevoegen in de tarieven. Wat mij betreft moet het een beperkte tariefstijging zijn. Het is een extra dienst. Op het moment dat het niet beperkt kan, voeren we opnieuw een discussie, eerst ik met de decentrale overheden en daarna ik met de Kamer. Dan bekijken we of we het gaan doen, of we er zelf aan moeten bijdragen, hoe belangrijk we het vinden om erin te investeren of dat we het maar helemaal niet moeten doen. Nu kom ik bij de vraag van het CDA waarom we wel bij het dubbel opstaptarief het papieren kaartje aanhouden en niet bij single check-in/check-out. Dat is omdat het de verwachting is dat het systeem van single check-in/check-out door zijn ongelofelijke complexiteit maar ook door de grote kosten die eraan verbonden zijn in ieder geval niet voor eind 2012 zal zijn opgelost. In de businesscase stond duidelijk dat de poortjes dicht zouden gaan. De leden hebben zelf al iets gezegd over de veiligheidsredenen van de beslissing maar het maakt dus ook onderdeel uit van de businesscase. Op het moment dat je ze niet sluit, zal dat negatieve effecten hebben voor de verschillende spelers in het veld. Die zullen dan bij ons komen met de gevolgen. Ik heb het kaartje aangehouden om te kunnen zeggen dat ik het dubbel opstaptarief geregeld wil hebben. Single check-in/check-out is er later bijgekomen en is zeer complex. Daarom hoef ik daarvoor het papieren kaartje niet aan te houden. Anders zou je uit oogpunt van sociale veiligheid en van de businesscase echt een probleem krijgen.

Zoals ik zojuist al zei, is het in deze vaste commissie aan de orde geweest om een aantal zaken toe te voegen aan de oorspronkelijke opdracht aan de commissie- Meijdam, waaronder uitzoeken of het instaptarief van € 4 naar € 3 gebracht moet worden. De commissie-Meijdam zegt dat deze verlaging geen invloed zal hebben op de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en dat ze uiteindelijk dus ook geen rol hoeft te spelen in het verbeteren van de ov-chipkaart. De consumentenorganisaties hebben zich hierbij aangesloten. Vertegenwoordigd in het LCO (Landelijk Consumenten Overleg) ondersteunen zij ook de lijn van de commissie-Meijdam en hebben zij gezegd dat de verlaging van het instaptarief inderdaad niet uitmaakt voor de individuele gebruiker. Mevrouw Van Gent zegt dat ritten gemiddeld wat goedkoper zijn, en dat als je het tarief op € 3 zet in plaats van op € 4, je niet het probleem hebt dat er te veel wordt afgeschreven. Andersom geldt dit echter ook; op het moment dat er geen borg zit op de ov-chipkaart is het gemakkelijk om te frauderen. De afweging tussen niet-uitchecken en gepakt worden valt dan ineens aantrekkelijker uit. Ik zie geen aanleiding om de decentrale overheden te verzoeken om het instaptarief te verlagen. Ik volg hiermee het advies van de commissie-Meijdam.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het probleem is dat de commissie-Meijdam advies heeft gegeven over een niet-gestelde vraag. De minister zegt dat er wellicht meer gefraudeerd zal worden. Dat is overigens niet onderbouwd. Mensen frauderen over het algemeen helemaal niet in het ov. Het gaat erom dat uitchecken nog steeds heel lastig gaat. Ik heb de cijfers al genoemd. Wij krijgen geen overzicht wat dit de bedrijven oplevert. Wij doen dus een redelijk voorstel om het instaptarief te verlagen en daarmee het risico voor de reiziger die vergeten is uit te checken te verkleinen, en krijgen nu nul op het rekest. Dit begint mij begint te irriteren. De commissie-Meijdam was toch ingesteld om met een reëel advies te komen over een aantal reële problemen rondom de ov-chipkaart en niet om die problemen weg te wapperen? Zo hebben we er niets aan. Ik heb gewoon geen antwoord gekregen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb wel degelijk antwoord gegeven, maar ik wil het best nogmaals en wat breder doen. Wij vragen niet voor niets een commissie om te kijken naar een aantal onderwerpen. De Kamer vond het een goed idee dat een commissie met

alle partijen in het veld een goed advies zou geven. Het kan dan gebeuren dat die commissie een advies geeft dat mevrouw Van Gent niet welgezind is. Dat gebeurt mij ook weleens. Mevrouw Van Gent zegt dat de commissie niets met de vraag van de Kamer heeft gedaan. De commissie heeft zeker wel iets met die vraag gedaan – ik zeg dit omdat de commissie-Meijdam zich hier nu niet kan verdedigen – maar heeft als antwoord gegeven dat de verlaging van het instaptarief niet zal helpen bij de verbetering van de ov-chipkaart. Het punt van mevrouw Van Gent is dat de Kamer niet weet wat het de bedrijven oplevert als mensen verkeerd uitchecken en dat, omdat de gemiddelde rit zo'n € 3, is, we het instaptarief daarop moeten vaststellen. Ik zeg daarop dat als je dat doet en de gemiddelde rit dus net zoveel kost als het instaptarief, het een stuk gemakkelijker wordt om zwart te rijden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb niet gezegd dat de gemiddelde rit € 3 kost. De gemiddelde rit kost € 2,40. Natuurlijk heeft de commissie-Meijdam haar advies gegeven, maar de commissie is nooit de vraag gesteld of de toegankelijkheid van het ov in het geding was. Er is gevraagd aan de commissie-Meijdam om te kijken naar het probleem van het uitchecken en naar het verlagen van het opstaptarief om daarmee de reiziger tegemoet te komen. Die vragen zijn helemaal niet beantwoord. Ik wil gewoon weten wat het maandelijks oplevert als mensen vergeten uit te checken. Het bedrag loopt nog steeds op. Dat geld komt in zakken terecht en wij weten niet waaraan het besteed wordt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Aan de commissie-Meijdam is gevraagd of het instaptarief omlaag kan van € 4 naar € 3 omdat dat een probleem zou oplossen voor mensen die vergeten uit te checken. De commissie heeft dat er niet uit kunnen halen. Ze heeft duidelijk gemaakt dat zij ziet dat het geen effect heeft. Mevrouw Van Gent deed zojuist wat bagatelliserend over het zwartrijden. Zwartrijden in het ov is de afgelopen jaren echter een heel groot probleem geweest. De ov-chipkaart lost dat voor een groot deel op. Echter het percentage incomplete transacties op de Lijn Lelystad-Kampen zit op ongeveer 18% in plaats op het gemiddelde van 4%. Bij een lange lijn is het gunstig om niet uit te checken. Dit willen we tegengaan. We zoeken steeds hoe we ervoor kunnen zorgen dat we dit zo goed mogelijk doen. Het niet te laag vaststellen van het instaptarief heeft daar een effect op.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik krijg geen antwoord op de vraag wat het maandelijks oplevert dat mensen nog steeds vergeten uit te checken. Dat dit percentage oploopt, blijkt gewoon uit de cijfers die we hebben gekregen en waarvan ik ben nagegaan hoe het zit. Er wordt voortdurend om de hete brij heen gedraaid. Het gaat om het terugbrengen van het instaptarief met € 1, van € 4 naar € 3. De gemiddelde prijs van een rit is € 2,40. Het gaat dus in het algemeen om korte busritjes in het stads- en streekvervoer. Waar hebben we het over! Ik krijg steeds geen antwoord op mijn punt, voorzitter. Het maakt mij bijna wanhopig ...

De **voorzitter**: Ik zie het!

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): ... en de reiziger ook.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Oké, dan praten we langs elkaar heen, want ik dacht steeds dat mevrouw Van Gent het over de € 3 versus € 4 had, maar ze doelt dus op de incomplete transacties. Ik wilde dit punt later beantwoorden, bij mijn punt «diversen» maar ik kan het nu ook doen. Ik heb al vaker gezegd dat de vervoerders hebben duidelijk gemaakt dat zij daaraan niet willen verdienen maar dat zij ook geen verlies willen lijden. Als er wordt vergeten om uit te checken is er

immers wel gereisd en de vervoerder heeft dan ook recht op die inkomsten. In het verleden heb ik ook al gezegd dat bij mij niet bekend is om hoeveel geld het gaat. De decentrale overheden die de cijfers kunnen inzien bij de decentrale vervoerders en de vervoersbedrijven hebben me wel gezegd dat de gelden die vrijkomen als gevolg van het niet-inchecken zullen worden geïnvesteerd in maatregelen ten gunste van de reiziger. Dit gebeurt in overleg met de opdrachtgevers en met de regionale consumentenorganisaties.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dan weten we toch wat de cijfers zijn?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik weet dat niet voor alle individuele partijen opgeteld.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Kunnen we die cijfers krijgen? Misschien heb ik ongelijk en gaat het om veel minder dan ik denk, maar volgens mij tikt het lekker aan. We moeten dat willen weten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Deze discussie voeren we iedere keer. De decentrale overheden hebben concessieafspraken met vervoerders en hebben daarin afgesproken hoe zij omgaan met dergelijke dingen. Zij hebben allemaal gezegd dat zij deze gelden inzetten voor de reiziger, in samenwerking met consumentenorganisaties. De Kamer zegt vervolgens: ja maar, wij willen toch even zien of zij dat wel doen en wat het bedrag bij elkaar opgeteld is. Nogmaals, als de Kamer daarin persisteert, is het iets anders maar ik probeer toch iedere keer om er vanaf te blijven en niet die taak nog een keer over te doen. Wij willen in dit land geen extra lagen creëren die keer op keer de bevoegdheid controleren die elders is neergelegd.

Voorzitter. De discussie met mevrouw Van Gent biedt een mooi overstapje naar de permanente structuur. Ik noem het «permanente structuur»; u kunt in mijn reactie aan de Kamer zien dat ik het woord «ov-autoriteit» niet heb gebruikt, ook al omdat ik denk dat die term verwarring kan opleveren. Dat gevoel heb ik ook als ik de diverse inbrengen hoor. Ik merk dat de een het de ene kant op heeft geïnterpreteerd en de ander de andere kant op. Het is mijn taak om te proberen zo duidelijk mogelijk te zijn. In het verleden is vele malen geconstateerd dat bij het invoeren van de ov-chipkaart niet alle problemen een, twee, drie zijn op te lossen. Het is door bijna iedereen ingebracht en we hebben hier heel wat discussies gevoerd over zaken als het dubbel opstaptarief of het Viziris-product. Er zijn heel veel partijen betrokken bij de ov-chipkaart met eigen belangen en eigen percepties en vooral ook met eigen bevoegdheden. De wet legt vast dat de minister verantwoordelijk is voor het spoor en de concessies die op het spoor worden gegeven. De wet legt ook vast dat de gemeenten of de provincies, afhankelijk van hoe ze het georganiseerd hebben, verantwoordelijk zijn voor het ov, dus bus, trein, tram, metro enz. en daar de concessies voor verlenen.

We hebben in het verleden bewust twee verantwoordelijkheden georganiseerd: een voor het spoor voor de minister en een voor het ov voor de gemeenten en de provincies. Omdat zaken elkaar natuurlijk raken, kwam er in deze structuur heel vaak geen effectieve besluitvorming tot stand. De noodzaak tot besluitvorming hebben we meermalen met elkaar besproken. Om het woord «permanente structuur» te vermijden: volgens mij roepen we hier allemaal met elkaar dat er doorzettingmacht moet zijn op die onderwerpen die concessieoverschrijdend zijn en die dus niet opgelost kunnen worden binnen de huidige structuur. De ChristenUnie had het hier al over. De heer Slob sprak erover dat de regieverantwoordelijkheid bij de minister ligt, samen met de decentrale overheden. GroenLinks zegt «geef de decentrale overheden maar mee», en legt het dus helemaal bij de minister. De VVD echter zegt juist weer dat we het



decentraal moeten gaan doen en dat ik het nu niet naar me moet toetrekken. De PVV zegt: decentraal en anders moet de minister de regie naar zich toetrekken. Al deze partijen laten dus zien dat hoe het nu gebeurt maar ook hoe we het in de toekomst gaan doen, ongelofelijk complex is. Daarom is de commissie-Meijdam gevraagd om een voorstel te maken voor een permanente structuur. De commissie heeft voorgesteld om de twee verschillende partijen met hun twee bevoegdheden bij elkaar te brengen in een autoriteit, een permanente structuur, voor mijn part een overlegcommissie, een club die doorzettingsmacht heeft. Daarin worden de verantwoordelijken bij elkaar gebracht voor onderwerpen betreffende de ov-chipkaart en de technische uitvoering daarvan die concessieoverschrijdend zijn en die niet worden opgelost in de reguliere structuur. Dat was de gedachte van de commissie-Meijdam. Ik heb gezegd dat ik dit een interessante gedachte vind en dat ik die verder wil uitwerken. De gedachte van de commissie-Meijdam is dat op het moment dat de decentrale overheden en de Rijksoverheid bij elkaar in dat orgaan zitten, je niet langer om elkaar heen kunt draaien. Dan kan het niet meer voorkomen dat ik iets vraag wat de decentrale overheden niet doen of andersom, dat wij als Rijk niet meedoen aan bepaalde dingen die vanuit de regio worden gevraagd. Het gaat om de bevoegdheden rond het ov. Die zitten nu in de Wp 2000. Ik vond ook dat wij het samen moeten oplossen. Je kunt natuurlijk de gehele decentralisatie teniet doen en alle bevoegdheden weghalen bij de gemeenten en provincies, maar dat is niet mijn lijn noch die van het kabinet. Dat zou een ongelofelijk groot effect hebben. Tegelijkertijd wil ik ook dat ik als minister uiteindelijk de knoop kan doorhakken bij punten die niet decentraal opgelost worden. Dat was de reden om die commissie op te richten. Daar zou nu ook het Rijk in gaan zitten en er zou ook een onafhankelijke voorzitter namens het Rijk in gezet worden. Daarmee trek je de regie op de punten waarop men er niet uitkomt meer naar je toe. Het is niet mijn bedoeling om een extra autoriteit te creëren waarover we niets te zeggen hebben. Het is ook niet mijn bedoeling om een tussenlaag te maken.

Gezien de verschillende beelden die er bestaan bij uw commissie, denk ik dat we het volgende moeten doen. Iedereen vraagt om doorzettingsmacht. Iedereen vraagt mij ook om dat idee uit te werken. Ik stel voor dat ik het voorstel dat er nu ligt, uitwerk in een «light» versie en een «heavy» versie, waarbij de rol van het Rijk aan de orde is-- op welke punten zijn wij doorslaggevend – alsmede de rol van de regio – wanneer zijn die aan de orde. U hebt allemaal een brief ontvangen van het ROVB. Die maakt duidelijk dat zij graag een arbitrage-instrument willen, ik denk mede een beetje onder druk van deze discussie. Ik wil graag een autoriteit omdat ik niet langer terecht wil komen in discussies zoals mevrouw Van Gent die zojuist heel mooi verwoordde: ik zal gaan vragen aan de decentrale overheden of zij het eens zijn met ... Nogmaals, wat er bij de verschillende verantwoordelijke partijen ligt, moet in eerste instantie daar worden opgelost. Daar is volgens mij iedereen het over eens. Als men er niet uitkomt – single check-in/check-out en het dubbel opstaptarief waren daar voorbeelden van --gaat het naar zo'n club waar we allebei inzitten. Daar moet dan de knoop worden doorgesneden. Ik stel voor dat we in plaats van het voorstel dat er nu ligt een soort tussenfase inlassen waarin we de light en de heavy versie uitwerken die we alle twee in de Kamer kunnen bespreken.

De heer **De Jong** (PVV): De minister zegt dat zij met die autoriteit geen extra laag wil creëren en dat zij niet wil dat het een autoriteit is. Zij heeft het geen autoriteit genoemd maar het is wel een autoriteit, zij wil er een laag tussen maar het is geen laag. Ze wil iets creëren dat ervoor zorgt dat de gesprekken tussen de decentrale overheden en de minister goed verlopen. Dat is in feite wat er moet gebeuren. Ik ben ook blij dat de minister nu zegt dat er zoveel onduidelijkheid is over waar we mee bezig

zijn, en dat zij komt met twee uitgewerkte versies van wat ik eigenlijk bedoel. Mijn eerste vraag is wanneer die twee versies komen. Mijn tweede vraag is of dit alles betekent dat de minister er geen vertrouwen in heeft dat zij er met de decentrale overheden zou uitkomen als ze de autoriteit niet zou inschakelen. Ik heb dit vertrouwen wel.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik snap dat het niet heel helder klinkt. Tegelijkertijd wil ik erop wijzen dat in het advies van de commissie-Meijdam staat dat we het nader moeten onderzoeken. Dat advies heb ik doorgestuurd aan de Kamer. Ik heb geen kant-en-klaar onderwerp gegeven. De Kamer neemt vast bij de verdere uitwerking een schot voor de boeg. Bijna iedereen hier zegt dat het niet een te zware constructie mag zijn, welk woord je er ook aan geeft. Ik ben zelf overigens geen fan van de term «ov-autoriteit» omdat we ook bezig zijn met een infra-autoriteit en dat kan verwarring scheppen. Ik proef ook de verschillende opties bij de wens tot deze verdere uitwerking. De een is meer centralistisch en de ander meer decentraal gericht. Voor iedereen geldt dat duidelijk moet zijn wie uiteindelijk de knoop doorhakt wanneer we er niet uitkomen. Daarom wil ik de twee versies uitwerken. Ik kom daar zo snel mogelijk mee naar de Kamer. Ik zal bekijken of we het in februari aan de Kamer kunnen doen toekomen, dan hebben we een maand of drie om het vorm te geven.

Dan de tweede vraag van de heer De Jong. Ik heb zeker vertrouwen in decentrale overheden. Ik vind dat zij een heleboel dingen goed doen.

De heer **De Jong** (PVV): Dat was niet mijn vraag.

De **voorzitter**: Wat was uw vraag precies?

De heer **De Jong** (PVV): Ik wil de minister niet onderbreken, maar mijn vraag is of de autoriteit – die we geen autoriteit zullen noemen maar toch wellicht wel – moet worden ingezet omdat de minister niet meer het vertrouwen heeft dat ze zonder die autoriteit er een klap op kan geven of een oplossing kan vinden voor de problemen. Ik denk overigens dat de minister dit best wel zou kunnen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In het advies staat dat als het niet geregeld wordt, we het uiteindelijk ook wettelijk kunnen regelen. Mijn voorkeur is altijd om het eerst in goed overleg te regelen voordat je dit soort zaken wettelijk vastlegt. Daarom hebben we gekozen voor een autoriteit, of commissie of hoe je het ook wilt noemen. Daar wordt dan gezegd wie op welk moment de klap geeft, in plaats van alleen maar vrijblijvend naar elkaar te kijken en te zoeken om het in acht te nemen zonder dat we echt iets kunnen doen. Eigenlijk wil je natuurlijk bijna niets aan de orde hebben binnen zo'n autoriteit. Alleen op het moment dat de partijen er zelf niet uitgekomen zijn, schaaft het op en komt het aan de orde in de commissie. Het is dus niet zo dat zo'n commissie zich bezighoudt met tariefsvoorstellen van regio's of allerlei individuele producten. Alleen op het moment dat je een vraagstuk hebt tussen regio en Rijk dat echt een probleem oplevert, komt de autoriteit in het vizier. Zo treed je dus ook niet in de bevoegdheden van de decentrale overheden. Als je uiteindelijk zo'n convenant sluit, betekent dat natuurlijk wel dat je je privaatrechtelijk verbindt dat de partijen zich eraan moeten houden. Ze kunnen er dan dus niet onderuit.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik vind het een verstandig voorstel van de minister. Het is een beetje een «verdeel en heers»-strategie. In ieder geval nemen we even de tijd om met elkaar te spreken. Februari is het al snel. Ik denk dat alle kerstverloven zijn ingetrokken, want we moeten nog wel even doorwerken. Ik vind het prima om er dan verder over te spreken.

Voor mijn fractie was het ook onduidelijk hoe de ov-chipkaartautoriteit zich verhoudt tot de plannen die het kabinet heeft met de infrastructuurautoriteit die het in de Randstad wil realiseren. Ik neem aan dat de minister dit punt gewoon in de nota meeneemt, zodat het allemaal volslagen helder en van elkaar onderscheiden is, en er duidelijk onderscheiden posities zijn van waar het Rijk verantwoordelijk voor is en waar de decentrale overheden verantwoordelijk voor zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Stel dat de infraautoriteit een stadsregio wordt, dan is er dus in plaats van een gemeente een regio de concessieverlener. Die treedt dan in plaats van de gemeente. Volgens mij is dat een van de minst complexe elementen.

De heer **Monasch** (PvdA): De minister zei tussen neus en lippen door dat de autoriteit zich niet met de tariefstelling moet bemoeien. Dat is voor mijn fractie nog helemaal geen uitgemaakte zaak. Het parlement bepaalt de hoogte van de maximale stijging van de huren en heeft invloed op de hoogte van de premie in de zorg. Waarom? Omdat dat voor een deel via de collectieve middelen loopt. Het openbaar vervoer loopt ook via die collectieve middelen. Uit een deel van de problemen die zich hier voordoen, wordt duidelijk dat het ov geen markt is. De bedrijven kunnen de problemen namelijk gemakkelijk afwentelen op de consument. Binnen het openbaar vervoer kunnen de consumenten immers geen kant op. Er is geen alternatief. Dit geeft eens te meer aan waarom dit maar een zeer, zeer onvolkomen markt is. Dat brengt mij bij een belangrijk punt dat in deze discussie moet worden meegenomen, namelijk dat de belangen van de belastingbetaler en de reiziger geborgd moeten worden. Die zitten niet in de besluitvorming en hebben anders geen plek. Voor mijn fractie is het cruciaal dat de belangen van de reiziger en de belastingbetaler worden betrokken in het besluitvormingsproces over de positionering van de ov-autoriteit. Dat kan dus ook betekenen dat wij in de Kamer op een gegeven moment bepalen wat de maximale stijging van de tarieven mag zijn in een jaar of over een bepaalde periode.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Naar aanleiding van de tarifiering is er ook een rijksverantwoordelijkheid voor het spoor. Ook daarvoor zijn wij verantwoordelijk. Wij hebben daar dus de bevoegdheid over de maximale tarifiering, net zoals de gemeenten dat hebben over de tarieven in de decentrale contracten. Er is overheidssturing op, juist omdat het om overheidsmiddelen gaat. Ik zie daar dus geen omissie. De heer Monasch had het er al eerder over dat de markt het probleem was. Maar stel eens voor dat alles in handen was van één bedrijf maar wel met verschillende overheden met verschillende wensen. Volgens mij is het probleem dat je twee verschillende typen overheden hebt met een systeem waarin zij elkaar raken. Het is ooit een bewuste keuze geweest om het zo te doen, want behalve nadelen zitten er ook heel veel voordelen aan. De voordelen waren dat de gemeenten vervolgens busvervoer en andere zaken beter konden afstemmen op dat decentrale vervoer. Het voordeel was ook – dacht de Kamer toen – dat er verschillende kortingsproducten gevoerd zouden kunnen worden. Een stad zou bijvoorbeeld kunnen beslissen om korting aan 65-plussers te geven terwijl een ander gebied iets anders wilde stimuleren. Het is dus ooit een bewuste keuze geweest om een verschil in regio's te hebben, omdat het regionaal vervoer beter op elkaar kon worden afgestemd en vanwege het kortingsvraagstuk. In ieder geval is het tariefsvraagstuk dus gedekt door de overheden. Daarmee hebben zij de macht. Het is dus niet zo dat die commissie die macht heeft. Dat beoogde ik te zeggen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik vind het heel interessant wat de heer Monasch zegt. Hij wil in feite de bevoegdheden voor tarieven en zo bij de stadsre-

gio's Rotterdam, Amsterdam Haaglanden en dergelijke weghalen. Hij heeft er geen vertrouwen meer in en gezien die eigen bedrijven daar begrijp ik dat wel.

Ik heb echter een ander punt. Ik ben het eens met de minister dat je doorzettingsmacht moet hebben voor gevallen waarin we het niet eens worden over concessieoverstijgende zaken. Ik vraag haar om die light en heavy versies uit te werken, maar om ook een versie uit te werken waarin men gewoon met elkaar overlegt en waarin, als er geen overeenstemming komt, het rechtstreeks naar de minister gaat en niet naar iets wat daartussen zit. Ik heb namelijk liever dat in zo'n geval de minister de knoop doorhakt. Dan kunnen wij de minister daarop aanspreken. Ik zou het waarderen als zij dit als derde versie wil meenemen.

**Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:** Ik was van plan om in de «heavy versie» ook de doorzettingsmacht te beschrijven die je kunt hebben wanneer je dingen naar jezelf toetrekt die nu niet wettelijk zijn geregeld. Je moet het er dan namelijk wel met elkaar over hebben wat je wettelijk moet regelen. In de Grondwet staat immers hoe de verdeling tussen gemeenten en Rijk is geregeld op het punt van de bevoegdheden. Niet alles is dus even gemakkelijk. In Wp 2000 kun je natuurlijk een en ander regelen.

**Mevrouw Smits (SP):** Mijn suggestie voor heavy zou zijn: de minister. Dat zegt natuurlijk niets over haar verschijning, maar vooral over haar daadkracht. Echter, als het nog vier maanden duurt voor er duidelijkheid is maar over drie weken de ov-chipkaart het enige vervoersbewijs is dat we nog hebben, wie gaat dan in de tussentijd de knopen doorhakken voor alle problemen die er nog steeds zijn?

**Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:** Voor het uitzetten van de strippenkaart zijn met de Kamer criteria vastgesteld. Daaraan wordt gewoon voldaan. Dat staat er los van. Er gebeurt heel veel goeds met de ov-chipkaart. Inmiddels zijn er al 11,5 mln. mensen die er dag in, dag uit gebruik van maken. Het uitzetten van de strippenkaart in andere regio's is zonder problemen verlopen. Tegelijkertijd constateren we met elkaar dat er nog heel veel verbeteringen mogelijk zijn. We moeten nu niet de mogelijke verbeteringen in de toekomst verknopen met het niet-uitzetten van het nationaal vervoersbewijs.

**Voorzitter:** Ik ga verder met mijn betoog over de permanente structuur. Een ander onderdeel van het voorstel betreft de positie van TLS. Er wordt voorgesteld om de onduidelijkheid die er nu is rondom de positie van TLS op te heffen door echt een splitsing te maken in de taken die dat bedrijf heeft en er de beleidsmatige taken weg te halen. Die zouden een plekje moeten krijgen in de permanente commissie. Als je die commissie niet opricht, moet je kijken wat je dan met de taken van TLS gaat doen. Ik denk dat het een goede zaak is om de scheiding te maken tussen de leverancier van de kaart --- een specifieke technische ondersteuning --- en de beleidsmatige zaken. We moeten ervoor zorgen dat voor de beleidsmatige zaken voortaan weer alle vervoerders om tafel kunnen zitten in plaats van een select gezelschap.

Een ander voordeel hiervan is dat we zo ook gemakkelijker kleine partijen kunnen laten meedoen bij het aanhaken bij de ov-chipkaart voor bijvoorbeeld de verhuur van fietsen, toegang tot toiletten of betalingsvarianten. Als je de technische en beleidsmatige verantwoordelijkheden van TLS scheidt, kun je immers ook andere partijen laten meedoen. Dit speelde ook bij Interpay. Interpay is nu gesplitst. De standaard is nu bij Currence en de uitvoering bij Equens. Dat maakt het mogelijk dat verschillende partijen in de markt kunnen meedoen met bijvoorbeeld de pinpas of iDEAL. Dit heb ik ook met TLS voor ogen. Die scheiding is voor mij dus heel belangrijk.

De PVV wil nog een stap verdergaan door ook het ICT-deel van TLS over te hevelen naar een andere partij. Zo ver wil ik niet gaan, omdat ik denk dat TLS het goed heeft gedaan, op een paar punten na waar verbeteringen mogelijk waren zoals de fraude die mogelijk was. Door het op deze manier te scheiden worden de grote problemen die er waren, weggehaald.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de minister haar betoog afmaakt en dat er aan het einde gelegenheid tot vragen is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: TLS is natuurlijk gewoon een private onderneming en blijft dat ook. Ik wil een scheiding teweegbrengen voor de transparantie en het creëren van een level playing field, maar dat is iets anders dan ze helemaal ontheffen van hun functie. Dat kun je overigens ook niet zomaar doen bij een privaat bedrijf. Mijn richting kan TLS ook zelf ondersteunen.

Ik wil overgaan naar de gemakkaart in het voorstel van de ChristenUnie. We hebben het wel vaker over dit punt gehad, maar het is heel goed dat de ChristenUnie dit gedegen op papier heeft gezet. Ook ik denk dat er in de toekomst veel meer te doen is met de ov-chipkaart en ik ben daar een groot voorstander van. In landen waar de ov-chipkaart al langer geleden is ingevoerd, kunnen de gebruikers er vaak veel meer mee doen. In Japan kun je ermee winkelen en ook in Singapore kun je er van alles mee doen. Ik heb wel gezegd dat we eerst de basics goed op orde moeten hebben voordat we er allerlei andere dingen aan hangen. Er staan elementen in de notitie van de ChristenUnie die inmiddels gerealiseerd worden, zoals een landelijk kortingsproduct voor het regionaal ov. Er staan echter ook een heleboel ideeën in het voorstel die echt nog op de wensenlijst staan. Ik ga nu niet in op alle punten, want ik heb het voorstel nog maar net gekregen. Ik dank de ChristenUnie voor dit voorstel, want ik denk dat naarmate je meer kunt doen met zo'n kaart, die alleen maar waardevoller wordt. De vervoerders hebben ook de intentie om de ov-chipkaart in de toekomst breder toe te passen. Ze zijn daarmee al aan het experimenteren. In Amersfoort kun je er al mee betalen voor bepaalde etenswaren. De eerste stappen worden gezet. Ik zal de notitie van de ChristenUnie goed bestuderen om te bezien hoe we de volgende stappen voortvarend kunnen zetten.

Er is gevraagd of de kaart niet goedkoper kan worden of bijvoorbeeld geheel gratis kan zijn. De ov-bedrijven zelf hebben de prijs van de ov-chipkaart op € 7,50 vastgesteld. Ze mogen zelf bepalen welke prijs zij in rekening brengen. Ze moeten dus zelf ook bezien of zij het een reële prijs vinden. In het artikel in Spits wordt alleen de kostprijs van de chip genoemd en niet de prijs van de gehele kaart. De kostprijs van de chip alleen bedraagt inderdaad € 1 of € 2, maar uiteindelijk zijn er nog veel meer elementen die de prijs van de kaart bepalen zoals inkoopkosten, beprinting, initialisatie, distributie, vullen, eventuele opslag van de kaart, generieke serviceverlening zoals de website, overhead, persoonsgebonden kosten, servicecomponent, etc. Die spelen allemaal mee. Het is heel goed om te weten dat afgelopen jaren de reizigers de mogelijkheid hebben gehad om via campagnes tegen een sterk gereduceerd tarief een kaart aan te schaffen voor een of meer gezinsleden.

Er is het idee van een gezinsledenkaart geopperd. Deze komt steeds dichterbij. De verschillende partijen zijn bezig om wat zij noemen een «bedrijvenplatform» te vormen. Dat platform heeft tot taak om dit soort gezamenlijke producten te leveren. Het heet dus «bedrijvenplatform» maar gezinnen vallen er ook onder. Soms kan een gezin runnen ook een heel bedrijf zijn ... Het is de bedoeling dat dit soort dingen mogelijk worden. Er wordt langs verschillende wegen aan gewerkt. In Rotterdam wordt er al gewerkt met een kinderkortingskaart, maar ook op andere plekken zijn proeven gaande.

Waarom niet één landelijk opstaptarief voor het gehele ov, zo is gevraagd. Het opstaptarief is zodanig ingesteld dat er rekening wordt gehouden met mogelijke financiële risico's. Daardoor worden reizigers niet geconfronteerd met hoge opstaptarieven wanneer zij voor een beperkt bedrag reizen. Bij NS is het opstaptarief hoger omdat de prijzen van het reizen met NS hoger zijn dan reizen in de regio's.

De **voorzitter**: Hoe lang hebt u nog nodig voor de beantwoording?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal proberen het wat sneller te doen.

De **voorzitter**: Dan stel ik voor om te wachten tot het einde van de beantwoording van de minister en dan de gelegenheid te geven voor het stellen van vragen. Voor een tweede termijn hebben we geen tijd meer.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter, ik zal proberen heel snel de overgebleven vragen te beantwoorden. Het CDA vraagt hoe het zit met de buitenlandse ov-chipkaart. Voor het einde van dit jaar moet het mogelijk zijn om een persoonlijke ov-chipkaart te bestellen vanuit Duitsland, België en Luxemburg. Grenswerkers kunnen hiervan gebruikmaken. De website wordt aangepast zodat de aanvraag en betaling van de kaart via internet kan verlopen. Anonieme kaarten kunnen nu al gekocht worden, maar dan kan dus ook de persoonlijke kaart voor de grenswerkers worden geregeld. Het is gericht op Duitsland, België en Luxemburg en niet op andere landen, maar volgens mij zaten de problemen juist bij deze drie landen. Er is gevraagd hoe het aanvragen van een persoonlijke ov-chipkaart voor minderjarigen is geregeld, omdat ouders niet als accounthouder kaarten zouden kunnen kopen. Ouders of wettelijke vertegenwoordigers van minderjarigen kunnen dit wel. Ervaringsdeskundigen hebben gezegd dat ze als ouder een kaart op naam van hun kind kunnen aanschaffen en deze kunnen koppelen aan de rekening van de ouder. De ouder bepaalt dan ook hoeveel geld er op de chipkaart wordt gezet en of automatisch opladen wordt mogelijk gemaakt. De ouder houdt daarmee het overzicht over de financiële transacties van het kind. Mevrouw Smits wil weten of de ov-chipkaart nog wordt voorzien van een nieuwe chip of dat de oude eerst wordt opgemaakt. Alle anonieme kaarten worden al uitgerust met de nieuwe chip. Fraude wordt ook met name gepleegd met anonieme kaarten. Die fraude is nu dus niet meer mogelijk. Fraude met persoonlijke kaarten komt nauwelijks voor. Indien dit wel gebeurt, is de dader heel erg eenvoudig te traceren. Dat is de reden dat die kaarten nog met een oude chip wordt verstrekt. Zoals ik al eerder heb gezegd, is de reiziger nooit de dupe. Dat hebben de vervoerders en TLS meermalen toegezegd. Volgens mij heb ik alle vragen beantwoord, voorzitter.

De **voorzitter**: Dank u wel. Enkele leden hebben nog vragen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Er zouden heel veel dingen nu aan de orde kunnen worden gesteld, maar daar is geen tijd voor. Ik haal er één ding uit dat erg urgent is, namelijk de situatie van mensen met een visuele of verstandelijke beperking. In de motie-Haverkamp/Slob staat dat er zo snel mogelijk duidelijkheid moet komen over de vraag hoe we verder omgaan met de kaart van Viziris en dat die moet worden uitgebreid voor mensen met een verstandelijke beperking. De minister zegt dat zij de pilot wil afwachten. Deze pilot zou in augustus klaar zijn, maar is nu uitgesteld naar april 2012. Echter op 3 november 2011 valt de bijl voor de bus metro en tram. Daarna zullen ook bij NS de poortjes dicht gaan. Kortom, ik wil dat er voor 3 november duidelijkheid komt. Ik vraag de

minister met klem om deze duidelijkheid te geven, niet voor ons persoonlijk maar voor alle mensen met een beperking die hierop zitten te wachten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben het helemaal eens met de heer Slob. Dit is heel belangrijk en moet worden geregeld. Het kon technisch gezien nog niet geregeld worden, daarom is de pilot verlengd, waardoor de mensen gewoon beschikking blijven houden over de kaart die zij nu hebben en waarmee ze voor enkele tientjes vrijelijk kunnen reizen. Daarmee gaat voor hen niet op 3 november het hekje dicht maar blijft het opengaan. Het probleem is dat zij niet kunnen zien of zij goed zijn in- of uitgecheckt. Zij krijgen daarom een kaart waarmee zij vrij in en uit kunnen gaan. Ik ben met de heer Slob van mening dat dit zo snel mogelijk opgelost moet worden. Het kon gewoon nog niet eerder worden opgelost, daarom hebben ze het verlengd.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Het gaat niet alleen om de groep die nu meedoet met de kaart van Viziris. Er zit nog een groep omheen waarvoor CDA en ChristenUnie aandacht hebben gevraagd. Wij denken dat die er ook bij betrokken zou moeten komen. Deze mensen staan straks bij wijze van spreken wel voor een gesloten poortje. Ik vraag de minister daar aandacht voor. In onze nota hebben we hier uitvoerig over geschreven. Er schijnt een soort eindbeeldstudie te zijn, «Toekomstig landschap van de ov-chipkaart voor mensen met een functiebeperking» genaamd. De Kamer heeft deze nooit ontvangen. Misschien zouden wij die studie kunnen krijgen. Indien nodig, kunnen we er misschien op korte termijn met de minister over in gesprek gaan. Ik vind namelijk echt dat er voor 3 november meer duidelijkheid moet komen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wil die duidelijkheid nu al geven. De poortjes van NS gaan niet per 3 november dicht, dat duurt nog tot einde 2012. Ik vind ook dat er een oplossing moet komen voor deze mensen. De partijen hebben in een eerder overleg al toegezegd dat zij ook de andere groepen bij de discussie zullen betrekken. Ik heb gevraagd hoe het gaat in andere landen en in de regio's waar de strippenkaart al is uitgezet. Daar wordt bijvoorbeeld gewerkt met een sleutelkaart, zodat deze mensen altijd door de poortjes kunnen. Zoiets zou je moeten kunnen verstrekken aan mensen met een probleem. Verder is de gratis kaart voor de begeleider ook al geregeld. Ten opzichte van de huidige situatie ontstaat er voor 3 november dus geen nieuw probleem. Ik ben het wel met de heer Slob eens dat er voor de toekomst gewoon een structurele oplossing in de vorm van een andere kaart of een sleutel of iets dergelijks zou moeten zijn voor deze kwetsbare groepen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Mag ik nog één opmerking maken? In ieder geval in de CG-Raad leeft er grote zorg voor deze groep, ook vanwege wat er vanaf 3 november gaat gebeuren. Kan de minister ons beloven dat zij contact met de CG-Raad zoekt om te kijken of die zorg kan worden weggenomen? Kan zij beloven dat als er nog zorgen overblijven zij ons daarover rapporteert?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal zeker contact opnemen met de CG-Raad en kijken of we de zorg kunnen wegnemen. Ik blijf de Kamer altijd rapporteren over de voortgang van de ov-chipkaart. Ik neem aan dat er nog een laatste verzoek komt. Mochten er gekke dingen uitkomen dan hoort u dat.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb geen reactie gekregen op mijn vraag over de bewaartermijn, maar ik kom daar een volgende keer wel op terug, want de VVD vindt ook dat we nu eerst de meest acute problemen bij de

ov-chipkaart moeten oplossen. De minister weet nu in ieder geval wel dat wij niet instemmen met die termijn van achttien maanden. Het is veel minder dan de eerdere vijf of zeven jaar, maar wij vinden het een veel te lange bewaartermijn voor persoonsgebonden gegevens. Ik kom er een volgende keer op terug.

De heer **Monasch** (PvdA): Het kan zijn dat ik het heb gemist, maar ik meen dat de minister niet is ingegaan op de vraag wat het feit van het enkelvoudig in- en uitchecken in de treinketen voor gevolgen heeft voor de concessies.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Op de vraag van de heer Aptroot hoef ik dus niet terug te komen. Het enkelvoudig in- en uitchecken in de treinketen heeft gevolgen voor de concessies. Een gemeente heeft bijvoorbeeld een concessie afgesloten met Veolia in Limburg. Daarbij is afgesproken wat er gereden wordt, welke prijzen daar tegenover staan en welke lijnen wat voor service aan de reiziger leveren. Datzelfde geldt voor alle aanpalende gebieden. Daar zijn businesscases op gemaakt. In die businesscases wordt ook rekening gehouden met een opstaptarief en met inchecken, zodat de reiziger gevolgd kan worden. Op het moment dat je enkelvoudig in- en uitchecken wilt realiseren, raak je dus ook die concessies aan. Dat maakt het nou juist zo ontzettend complex en dat is ook waarom we denken dat het niet een heel gemakkelijke opgave zal blijken te zijn. Tegelijkertijd is het wel iets wat we met elkaar willen realiseren. Het is een soort droombeeld om met je kaart door het hele land te kunnen reizen en dat de partijen erachter het dan maar achter de schermen regelen. Voor dat achter de schermen regelen echter zul je echt in die concessies moeten ingrijpen.

De heer **De Jong** (PVV): Ik heb een vraag gesteld over de verdeling van opbrengsten. FMN heeft gezegd geen vertrouwen te hebben in TLS, met name niet in het verdelen van de opbrengsten. Ik wil graag weten van de minister hoe zij dit oplost.

Ik heb nog een andere vraag. De minister zei zojuist dat zij vertrouwen heeft dat TLS het op ICT-gebied kan regelen. We hebben het dan over hetzelfde bedrijf dat het niet voor elkaar zegt te kunnen krijgen om als iemand niet is uitgecheckt, deze persoon een waarschuwing te sturen via SMS, bijvoorbeeld 24 uur later. Heeft de minister met die ICT-aanpak van TLS nog steeds vertrouwen in TLS, terwijl het zo'n simpel iets niet kan uitvoeren?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nogmaals, de ov-chipkaart is geïnitieerd door een aantal partijen in het ov-veld. Zij hebben daartoe een organisatie opgericht, TLS. Deze organisatie verzorgt de verstrekking van de kaarten en was ook beleidsmatig betrokken. De grootste discussie over de rol van TLS ging over dat beleidsmatige aspect, omdat een paar aandeelhouders op TLS stuurden waardoor andere gebruikers, bijvoorbeeld FMN, zich afvroegen of zij wel waar voor hun geld kregen. Daarom willen wij het scheiden. TLS is dan echt alleen nog maar de leverancier en verbeteraar van de kaart. TLS kan een aantal dingen nu niet waarvan ik hoop dat zij die in de toekomst wel kan. Ik kan ook niet zeggen dat een ander ICT-bedrijf het wel zou kunnen. Het is nu eenmaal een enorm complex product, omdat het niet door één organisatie in één vorm geleverd wordt maar door heel veel verschillende partijen. Deze private organisatie is hiervoor opgericht en heeft dit product zelf in de markt gezet. Überhaupt bestaat onze bevoegdheid om het af te pakken helemaal niet. TLS werkt goed mee aan het voorstel dat door de commissie gedaan is om ook de schijn van verstrengeling, bijvoorbeeld bij de FMN, weg te nemen, door de beleidsmatige taken af te stoten. Het ICT-deel wil ik wel bij TLS laten.



De **voorzitter**: Tot slot heeft de heer De Rouwe een korte vraag.

De heer **De Rouwe** (CDA): Zo ver zal het niet komen. Ik wil alleen graag een streep zetten onder het verhaal van de heer Slob. Ik heb de conversatie goed gevolgd. Het is prima dat de vinger aan de pols wordt gehouden en dat er contact is. Dat wil ik graag gezegd hebben. Dat kan zonder een vraag stellen.

De **voorzitter**: Ik heb als voorzitter nog een vraag. Betekent hetgeen de minister heeft gezegd over het nadere onderzoek naar de oplossing voor enkelvoudig in- en uitchecken en het nog te nemen besluit over de verdeling van de kosten dat de minister daarmee naar de Kamer komt en de Kamer zal infomeren?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De commissie-Meijdam is voor de zomer gekomen met advies op de vier punten waarnaar we gevraagd hadden. Vervolgens heb ik gezegd dat het nader moet worden uitgezocht. Ik heb de voorzitter gevraagd om dat te realiseren. Ik leg het volgende voor aan de Kamer. Ten eerste. Ik wil het advies betreffende het dubbel opstaptarief uitvoeren. Ten tweede. Ik wil single check-in/check-out nader uitgezocht hebben. Daarna kom ik terug met de gevolgen en de betekenis ervan. Dan moeten we met elkaar besluiten of we het willen doorvoeren. Ten derde. Ik wil een permanente structuur oprichten om te voorkomen dat we iedere keer naar elkaar blijven kijken. In de Kamer zeggen verschillende leden daar verschillende dingen over. Op dat punt kom ik dus naar de Kamer terug met een heavy en een light versie. Ten vierde. Ik volg de commissie in haar advies om geen lager instaptarief in te stellen. Deze vier besluiten zijn nu aan de Kamer.

De **voorzitter**: Wil mevrouw Van Gent een VAO aanvragen?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ja voorzitter, ik denk er sterk aan. Ik heb nog eens mijn stukken nagekeken. Ruim € 500 000 per maand komt nu binnen bij de vervoersbedrijven doordat er niet wordt uitgecheckt. Het percentage neemt toe. Ik vind dat ernstig en ik vind dat er meer actie op moet worden ondernomen.

De **voorzitter**: Wij noteren dat. Het komt op de agenda met u als eerste spreker.

Iets te laat zijn we aan het einde gekomen van dit AO. Dank aan de mensen in de zaal, de minister en haar ambtenaren.