

Vergaderjaar 2015–2016

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 633**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 5 september 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 28 juni 2016 overleg gevoerd met mevrouw Dijkema, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 maart 2016 inzake zesde voortgangsbrief illegaal taxivervoer (Kamerstuk 31 521, nr. 99);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 31 maart 2016 ter aanbieding van «Eindrapport landelijke pilot snelbus» (Kamerstuk 23 645, nr. 620);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 30 maart 2016 ter aanbieding van de werkagenda van het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) voor 2016 (Kamerstuk 23 645, nr. 619);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 12 april 2016 inzake voortgang van het verbeteren van het openbaar vervoer (ov) voor toeristen (Kamerstuk 23 645, nr. 621);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 18 april 2016 inzake uitkomsten Landelijke OV en Spoortafel 7 april 2016 (Kamerstuk 29 984, nr. 663);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 juni 2016 inzake ov-chipkaart en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer (Kamerstuk 23 645, nr. 622);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Veiligheid en Justitie d.d. 16 juni 2016 inzake Openbaar Vervoer (OV) Data (Kamerstuk 23 645, nr. 623);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 16 juni 2016 inzake tariefregulering en experimenteer-ruimte taxi (Kamerstuk 31 521, nr. 100);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 21 juni 2016 inzake langeafstandsbusvervoer binnen Nederland (Kamerstuk 23 645, nr. 625).**

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

De voorzitter van de commissie,  
Van Dekken

De griffier van de commissie,  
Tijdink

**Voorzitter: Van Dekken**  
**Griffier: Israel**

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: De Boer, Van Dekken, Van Helvert, Hoogland, Houwers en Madlener,

en mevrouw Dijkma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 16.07 uur.

**De voorzitter:**

Ik heet de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van harte welkom, evenals haar ambtelijke staf, de mensen op de publieke tribune, de mensen die het debat volgen via het internet en natuurlijk onze geachte woordvoerders. Ik wil afspreken dat wij een spreektijd hanteren van precies vijf minuten. Ik sta verder een tweetal interrupties toe. Dat moet genoeg zijn voor een eerste termijn. Het kan zijn dat dit algemeen overleg moet worden onderbroken, want er moet wellicht nog hoofdelijk worden gestemd in de plenaire zaal. Dat is echter nog niet zeker. Zodra ik een signaal krijg, hoort u dat van mij en dan schorsen we kort. Ik geef als eerste het woord aan mevrouw De Boer, die spreekt namens de Volkspartij voor Vrijheid en Democratie, de VVD.

**Mevrouw De Boer (VVD):**

Voorzitter. Wat wij nu bespreken is een beetje een toekomstblik als het gaat om het openbaar vervoer, want het denken op het gebied van mobiliteit verandert. In plaats van te investeren in transportmiddelen, koopt de klant mobiliteit op maat in. Daarnaast is de toegankelijkheid tot deze transportmiddelen laagdrempelig door de beschikbare betalingssystemen, zoals bankpas, creditcard en telefoon. Je reis plan je middels een persoonlijke reisplanner, die voor elke reis kan aangeven wat de mogelijkheden zijn, wat het goedkoopste is, wat het snelste, wat het duurzaamste, wat je voorkeur heeft, waar de files staan en dat je de laatste kilometers bijvoorbeeld het beste met de taxi kunt afleggen. Storingen en files worden real time gemeld. Aanvullend worden diensten als hotelovernachtingen, vluchten en gereserveerde parkeerplaatsen aangeboden. Nieuwe aanbieders in het ov, waaronder FlixBus, en die in de taximarkt verdienen alle ruimte.

Kortom, er ontstaat een hele servicemarkt tussen de klant en het vervoermiddel in. Om dit te bereiken, moet een aantal zaken geregeld worden. Ik zoom even in op het algehele overkoepelende beeld om aan te geven wat je moet doen om dat te bereiken. Allereerst moeten natuurlijk de beschikbare data in het openbaar vervoer opengesteld worden voor aanbieders van mobiliteit, zodat zij kunnen komen met reisadviezen op maat. Dat is essentieel en cruciaal. Op aandringen van een aantal partijen in de Kamer, waaronder de VVD, komt er nu eindelijk schot in en ligt er een voorstel bij de Autoriteit Persoonsgegevens om te komen tot een model met waarborgen ter bescherming van de persoonsgegevens. Wij willen graag een tijdpad hierbij. Ik heb samen met D66 een motie klaarliggen, want we hebben het hier al jaren over. Wanneer zal dat advies er eindelijk zijn en wanneer wordt het vrijgegeven?

Verder moeten mobiliteitsaanbieders toegang hebben tot de ov-betalmarkt. Volgens de Staatssecretaris doen zich hier geen belemmeringen voor. Zij is niet voornemens verder te gaan om mobiliteitsaanbieders toegang te geven tot anonieme of persoonlijke ov-chipkaarten. Hiermee hebben ze dus geen toegang tot abonnementen of andere kortingen van de vervoerders. De Autoriteit Consument & Markt (ACM) wordt gevraagd om hier eind dit jaar een oordeel over te geven. Ik wil graag weten wanneer dat gebeurt en of het zo kort mogelijk na de zomer zou kunnen. Zo maken we de ov-betalmarkt namelijk nooit echt helemaal

los. Ik heb al aangegeven dat ik overweeg om zelf met een wetswijziging te komen, als de Staatssecretaris daar niet mee mocht komen. Ik vind namelijk dat de ov-betaalmarkt veel beter toegankelijk moet worden voor mobiliteitsaanbieders. Kan de ACM dus kort na de zomer – ik wil graag een datum horen – met een advies komen, waarin tevens is opgenomen wat de voors en tegens zijn om de mobiliteitsaanbieders toegang te geven tot de ov-betaalmarkt, inclusief de kortingsproducten? Kan de Staatssecretaris hierop reageren?

Op 3 september vorig jaar is er in de Tweede Kamer een expertmeeting gehouden, waarin we het ook hebben gehad over de transparantie in het openbaar vervoer en de betaalbaarheid daarvan. Er moet een level playing field komen voor aanbieders van betaalwijzen, ongeacht of zij wel of niet concessiehouder zijn. Reden hiervoor is dat we, gezien de lessen uit de telecom, monopolies in de zich ontwikkelende markt zo snel mogelijk moeten kunnen beslechten. Gewezen is onder meer op het belang van het inzichtelijk krijgen van kilometerkosten van ov-concessiehouders. Dit sluit ook aan op het verzoek om transparantie bij decentrale overheden. Kunnen we inderdaad, naar analogie van de telecommarkt, openheid geven over de kilometerkosten?

Er wordt wat betreft de landelijke werking van de ov-betaalmarkt voorgesteld om een regeling op te nemen in het Besluit personenvervoer 2000 waarbij met één vervoerbewijs met het hele ov kan worden gereisd. Het kleinschalige openbaar vervoer, zoals buurt- en belbusjes worden hier echter van uitgezonderd, terwijl we nu juist het doelgroepenvervoer willen ontschotten. Eigenlijk bouwen we hiermee juist weer een nieuw schot in. Kan de Staatssecretaris dit verklaren?

Ik wil nog twee korte punten noemen. De toeristenkaart is nog steeds niet landelijk uitgerold. Ik vind dat zorgelijk. We hebben daar al een aantal keer een motie over ingediend in deze Kamer. Er is verder nog een nieuw fenomeen, namelijk best pricing. Is het technische mogelijk om dit in Nederland in te voeren? Dat wil zeggen dat je, ongeacht of je al een abonnement hebt gekocht, met terugwerkende kracht een ander abonnement kunt krijgen, als dat voordeliger is voor de wijze waarop je gereisd hebt.

De taximarkt verdient een veel prominenter plek in het openbaar vervoer. Ik wil het nu hebben over de drempels die we zouden kunnen wegnemen. Als je taxichauffeur wilt worden, moet je een dure chauffeurskaart en een dure ondernemerskaart hebben. Dat kost bij elkaar iets van € 1.400. Dat is echt belachelijk duur. Bovendien moet men daar maanden op wachten. Kunnen we die ondernemerskaart en chauffeurskaart niet integreren in één kaart, waar niet zo lang op hoeft te worden gewacht en die dan ook gewoon tegen kostprijs wordt verstrekt? Dat kan volgens mij heel goed. Verder is het theorie-examen voor als je taxichauffeur wilt worden, min of meer een herhaling van het theorie-examen voor het B-rijbewijs. De kosten zouden dan ook echt omlaag kunnen, waarmee een drempel om taxichauffeur te worden, wordt weggenomen. Waarom wil de Staatssecretaris verder de maximumprijzen handhaven, terwijl we die straks toch al kwijt zijn in de taxiwereld?

Mijn laatste opmerking betreft de langeafstandsbus. De decentrale overheden zullen met een toetsingskader komen. Wanneer komt dat? Zou het niet een landelijke verantwoordelijkheid moeten zijn, aangezien dit eigenlijk concessieoverstijgend is? We kunnen dit beter landelijk regelen om langeafstandsbussen voor boven de 50 of 100 kilometer vrij te geven. De heer Madlener gaat het straks hebben over de rellen in Almere. We hebben onlangs gezien dat agressieve jongeren stenen door ramen van bussen gooien. Ik denk dat ik me deels wel bij hem kan aansluiten. Ik had er nog een aantal vragen over willen stellen, maar de heer Madlener neemt dat stokje van mij over.

**De voorzitter:**

Dank u wel, mevrouw De Boer. U sprak namens de VVD en uiteindelijk ook een klein beetje namens de PVV. Maar laten we dat even afwachten en nu het woord geven aan de heer Madlener, die spreekt namens de Partij voor de Vrijheid, de PVV.

**De heer Madlener (PVV):**

Voorzitter. De inhoud van mijn betoog zal mevrouw De Boer misschien wel kunnen delen, maar de toon waarschijnlijk niet. Ik heb me werkelijk gigantisch lopen ergeren de afgelopen weken. Daarom ga ik heel mijn spreektijd wijden aan de sociale veiligheid in het ov. In een van de brieven die vandaag besproken worden, staat: agressie en geweld tegen werknemers met een publieke taak, zoals ov-personeel, is immers onacceptabel. Dat schrijft de Staatssecretaris. In de brief staat ook: de uitkomst van het gesprek aan de landelijke tafel is dat het belangrijk is om een gezamenlijke integrale aanpak voor het ov op te stellen. Dus een gezamenlijk aanpak om het geweld in het ov aan te pakken. Dat is precies waar ik het over wil hebben.

Wekenlang, zo hebben we in de media kunnen zien, worden in Almere buschauffeurs en buspassagiers met grote stenen bekogeld. Dat ging maar door en het gebeurde niet alleen in Almere, maar in meerdere plaatsen. Het lijkt op de een of andere manier ook nog samen te vallen met de ramadan. Het schokkende is dat dat islamitische tuig daar ook nog eens mee weg komt, want er is nagenoeg niemand opgepakt. Buschauffeurs hebben zelfs gestaakt omdat hun veiligheid niet meer kon worden gegarandeerd. Een hele buslijn werd geschrapt, in Almere, in Nederland, omdat daar gigantische stenen door de ruiten gingen. Dat is echt de omgekeerde wereld. Dat kan absoluut niet.

Het erge vind ik dan ook nog: wat heeft het kabinet gedaan? Niets, het was een grote stilte! De burgemeester van Almere heb ik ook nog zien blunderen. Hij zag de Marokkaanse straatterroristen natuurlijk als slachtoffer en wilde ze vast liever een stageplaats aanbieden. Dat doet me ook denken aan de straatterroristen in Rotterdam en Haarlem. Is er wel een lid van het kabinet naar die buschauffeurs in Almere toegegaan? We hebben het hier keer op keer over al het geweld in het ov en we vinden allemaal dat het niet kan. Maar bij deze incidenten, week in week uit, heb ik niemand ernaartoe zien gaan om met de buschauffeurs te spreken. Zijn alle maatregelen uit de kast gehaald om die stenengooiers keihard aan te pakken en ze überhaupt op te pakken? Zijn er mensen opgepakt? Zo ja, worden ze dan teruggestuurd naar Marokko? Welke straf hebben ze gekregen?

Lijkt dit niet heel erg op het gedrag dat ook in de Gazastrook normaal lijkt: het stenen gooien door dit soort tuig? Hoe zit het met de ouders van die mensen, van die, als ik naar de leeftijd kijk, toch nog kinderen? Ze schijnen tussen de 12 en de 20 te zijn. Worden er honden ingezet en worden die ook losgelaten als er weer stenengooiers actief zijn? Het kan toch niet zo zijn dat er dag in dag uit met stenen wordt gegooid, grote stenen, en dat er niemand wordt opgepakt? Dat is toch absurd, voorzitter? Dat kan toch niet in Nederland? Ja, ik kijk ook de voorzitter aan, want hij is ook van een partij die daar niets aan doet.

**De voorzitter:**

Ik ben een onafhankelijk voorzitter. U hoeft mij niet aan te kijken. U stelt uw vragen aan de Staatssecretaris. U kent de routine hier. Ik zou het daar ook bij laten, als ik u was.

**De heer Madlener (PVV):**

Dus mijn vraag is: wat heeft dit met de ramadan te maken en waarom is er geen avondklok of samscholingsverbod ingesteld? Zo kan ik nog wel even doorgaan.

Wat we hier hebben gezien, is echt het failliet van onze rechtsstaat. Mensen zijn doodsbang. Het schijnt zelfs zo te zijn dat mensen die de politie hebben geholpen om deze gasten aan te pakken, worden bedreigd. Er worden ruiten ingegooid. Ik hoop dat iedereen het filmpje heeft gezien dat op PowNews staat en waarin is te zien dat mijn oud-collega Bart-Joost van Rij uit Rotterdam een paar Marokkaanse straatterroristen met zijn koffertje een klap geeft. Die gasten waren met hun scooter mensen aan het bespugen en uitschelden, zoals dat overal in Nederland lijkt te gebeuren. De reactie van de SP en de PvdA op dat filmpje is ook schokkend, want die reageerden met: het zijn toch eigenlijk slachtoffers, die Marokkanen; ze moeten een stageplaats krijgen. Het is toch werkelijk te gek voor woorden!

Ik wil hier benadrukken dat wat ons betreft alles op alles wordt gezet om dit tuig aan te pakken, om ze vast te zetten en na hun straf te denaturaliseren en uit te zetten, zodat het voor goed gedaan is met dit soort straatterroristen, want op te veel plaatsen is die aan de hand. Die burgemeester van Almere verdient de flutburgemeesterprijs van Nederland, als ik het eerlijk mag zeggen, want zoals hij reageert, dat is echt schokkend. Hij zegt: die mensen hebben een stageplek nodig en we moeten met ze praten. Wat ons betreft, wordt er helemaal niet gepraat met dit soort daders. Ze moeten worden opgepakt, berecht en uitgezet.

#### **De voorzitter:**

Dank u wel. U sprak namens de PVV. Ik geef nu het woord aan de heer Houwers. Hij is onafhankelijk liberaal en spreekt namens het lid Houwers.

#### **De heer Houwers (Houwers):**

Voorzitter. Na de heer Madlener een heel andere toon, denk ik. Misschien wel deels met dezelfde boodschap, maar dat zullen we straks zien.

Ik wil vandaag weer beginnen met een aantal complimenten. Ik heb er vandaag maar liefst drie. Allereerst wil ik de Staatssecretaris complimenteren met haar inzet in de taxibranche. Er is ruimte voor experimenten, alleen is het jammer dat die ruimte nog niet geheel en al door de branche wordt opgepakt, maar daar kan zij niets aan doen. Er werd en wordt verder veel aandacht besteed aan de aanpak van snorders. Er zijn met diverse acties al mooie resultaten geboekt. Wat mij betreft, blijft het aanpakken van snorders een belangrijke prioriteit voor een gezonde sector.

Ik heb ook nog een compliment voor de Staatssecretaris voor het beschikbaar stellen van reizigersgegevens. Per juni 2016 zijn heel veel reizigersgegevens beschikbaar gesteld. Ik vind dit een goede ontwikkeling. De Staatssecretaris heeft aangegeven dat zij voornemens is deze gegevens ook compleet openbaar beschikbaar te stellen. Ik wil haar daartoe van harte aanmoedigen. Dit is in het belang van een betaalbaar en efficiënt ov. De privacy is daarbij natuurlijk wel een aandachtspunt. Daar kom ik straks bij een ander punt nog even op terug.

Mijn laatste compliment is, naast de Staatssecretaris, ook gericht aan alle partijen van de Landelijke OV en Spoortafel. Aan deze tafel is namelijk de wens uitgesproken om een gezamenlijke integrale aanpak van veiligheid in het openbaar vervoer op te stellen. De inzet zou daarbij zowel voor het hoofdrailnetwerk als voor de regio moeten gelden. Dat vind ik een compliment waard. In mijn aangenomen motie over veiligheid in het openbaar vervoer heb ik de Staatssecretaris ook opgeroepen om zich hiervoor in te zetten. Ik ben blij dat de motie op deze manier uitvoering kan krijgen. Mijn complimenten dus wat die aanpak betreft. Ik kijk met verwachting uit naar de ontwikkeling en de gezamenlijke integrale aanpak. Er is echter ook zorg en die betreft die openlijke geweldpleging in Almere. Ik weet dat de Staatssecretaris daar niet verantwoordelijk voor is en dat de openbare orde daar wellicht meer een dingetje van de burgemeester is, maar ik vind het merkwaardig dat er wel sprake is van cameratoezicht,

maar dat er toch allerlei dingen gebeuren, dat uiteindelijk de goedwillende burgers van Almere worden gestraft doordat de bus niet meer rijdt en dat de oproerkraaiers uiteindelijk niet gepakt worden. Als ze wel worden gepakt, komen ze er met een stevig gesprek vanaf, als ik mij mag baseren op de berichten daarover.

Tot slot wil ik nog iets zeggen over de ov-chipkaart. Ik heb met tevredenheid kennis genomen van de mooie cijfers over het gebruiksgemak van de ov-chipkaart. Ik ben blij dat de NS zich flink inzet voor de problematiek van het vergeten uit te checken, bijvoorbeeld door aan te bieden dat je daar een persoonlijk bericht over kunt krijgen. Maar hoe zit het dan met de privacy, want als ze op die manier een persoonlijk bericht kunnen sturen, weten ze blijkbaar ook waar je was en in ieder geval dat je niet uitgecheckt hebt. Dat laatste hoeft niet ernstig te zijn, maar dat eerste is niet altijd ieders bedoeling. Daar zou in ieder geval aandacht voor moeten zijn.

Daarnaast wil ik nog pleiten voor een oplossing, die niet alleen bij deze Staatssecretaris, maar ook bij het Ministerie van Onderwijs ligt. Het gaat om de problematiek van een aflopende studenten-ov-kaart. Veel studenten weten niet dat ze hun studenten-ov-kaart op moeten zeggen als ze uitgeschreven zijn of ze vergeten dit te doen. Het gevolg is dat veel studenten flink beboet worden, omdat ze vrij hebben kunnen reizen, terwijl ze vaak helemaal niet meer aan het reizen zijn en ook helemaal niet meer aan het studeren zijn. Ik vind dat onwenselijk. Ik vind dat de studenten-ov-kaart of automatisch moet kunnen stoppen of dat er beter voorgelicht moet worden. Dat laatste gebeurt al enigermate, maar dat automatisch stoppen schijnt technisch moeilijk te zijn. Dat snap ik niet in deze tijd van vooruitgang en allerlei koppelingen van bestanden en andere mogelijkheden. Is de Staatssecretaris het mij eens dat het technisch toch mogelijk moet zijn en is zij bereid om zich in te zetten om inderdaad te komen tot een automatisch stoppen van de studenten-ov-chipkaart op het moment dat een student wordt uitgeschreven?

**De voorzitter:**

Dank u wel, mijnheer Houwers. Ik heb even een opmerking tussendoor. Het punt van de sociale veiligheid – de heer Madlener sprak daar zojuist ook over – is afgevoerd van de agenda. Het staat u allen vrij om daarover te praten, maar weet dat in de procedurevergadering van de commissie voor Infrastructuur en Milieu is gezegd dat we het algemeen overleg over sociale veiligheid in september proberen te plannen. De Staatssecretaris is echter altijd bereid om antwoord te geven op de vragen die zijn gesteld. Misschien is dat een geruststelling.

**De heer Houwers (Houwers):**

Ik begrijp deze opmerking en die is ook helemaal terecht, maar als je hier als Tweede Kamerlid zit en je ziet die problematiek en je benoemt haar niet, zou dat de burgers van Almere en wellicht ook de burgers die in Nederland gebruik maken van het openbaar vervoer, vreemd voorkomen.

**De voorzitter:**

Zeer zeker, daar hebt u gelijk in, maar ik moet soms even wijzen op mijn formele rol in deze commissie. Dat gold ook voor de heer Madlener. Het woord is aan de heer Hoogland, die spreekt namens de Partij van de Arbeid, de PvdA.

**De heer Hoogland (PvdA):**

Voorzitter. Ik wil beginnen met een punt dat komt uit het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB), de club die ervoor zorgt dat er in het ov een beetje samengewerkt wordt in plaats van dat men elkaar beconcurrereert. Men houdt, op papier, wel eens experimenten. Maar of dat ook in de praktijk gebeurt, vraag ik mij op een onderdeel af, maar misschien zit ik

ernaast. Dat betreft single check-in/check-out, wat inhoudt dat je incheckt op een station en je je dan geen zorgen meer hoeft te maken welke kleur de trein heeft, of hij nu geel, blauw of rood is. Als je op je bestemming bent, check je weer uit. Er is in 2015 gezegd dat hiermee een experiment zou worden gestart. Ik meen op de Valleilijn. Is dat experiment ook al echt begonnen? Is het nu bezig? Wordt het geëvalueerd? Ik zag in het werkprogramma van het NOVB dat er eind 2017 – dan moeten we dus nog even wachten – een besluit wordt genomen om single check-in/check-out in Nederland wordt ingevoerd. Ik heb wel een beetje een vermoeden waarom het zo lang duurt, want daarvoor is samenwerking nodig tussen bedrijven die elkaar normaal gesproken beconcurreren. Maar voor de reiziger zou het goed zijn als het iets sneller gaat gebeuren.

In dat kader heb ik nog een andere vraag. Als je op dit moment iets voordat de spits ingaat, incheckt kun je op reis met het tarief van buiten de spits. Stel dat je het laatste deel van de reis reist met een andere vervoerder dan het eerste deel van de reis, dan betekent dat dat je overstapt, moet uitchecken en weer inchecken en dan in het spitstarief terechtkomt. Klopt dat? Dit zijn allemaal van die dingen die het NOVB zou moeten oplossen en waarvan wij graag horen hoe het ervoor staat. Dan iets over de data. We zijn benieuwd welke stappen er nu worden gezet om de vrije beschikbaarheid van open data verder te bevorderen. Er wordt een privacy governance ontwikkeld. We zijn benieuwd wanneer de Kamer hierover geïnformeerd wordt, maar vooral wat die gaat inhouden en betekenen voor reizigers om gemakkelijk toegang te hebben tot ov-data.

Er zijn ook dingen wel gelukt. Er is een ov-dagkaart voor toeristen gekomen, maar die kost € 59. Dat betekent dat als je met vier personen bent – een gezellige vakantie in Nederland – je op een dag € 236 kwijt bent. Ik kijk even naar de heer Madlener voor de exacte berekening. Dat betekent dat als je een week gaat reizen je ongeveer € 1.500 kwijt bent. Daar kun je, denk ik, wel een auto met chauffeur voor krijgen, inclusief de benzine. Ik weet het niet zeker, want ik heb dat niet uitgezocht. Ik vind het echter wel duur, € 59 voor een dag reizen en als je met zijn vieren bent dus € 236. Ligt dat aan mij? Zijn er andere manieren om dit te doen? Is het misschien niet duur? Ik kan ernaast zitten. Kunnen we niet een kaart maken waarmee je in de Randstad kunt reizen en je wat goedkoper mensen kunt verleiden om het ov te pakken? Voor dit tarief zou ik het zelf niet doen, maar dat kan dus ook aan mij liggen.

Als onderdeel van het verbeteren van het deur-tot-deurbeleid hoort ook het fietsparkeren verbeterd te worden. Daar is al veel aandacht voor, maar er is nog steeds het knelpunt van het aantal plekken dat beschikbaar is. Kan de Staatssecretaris in beeld brengen of er op dat punt nog stappen gezet kunnen worden en wat de aanbieders van het ov in de regio zouden kunnen doen om dat verder te bevorderen? We hebben het vaak over de grote stallingen bij de grote stations, maar in de regio kan men wellicht ook nog iets doen om dit te verbeteren.

**De voorzitter:**

Dank u wel, mijnheer Hoogland. U sprak namens de PvdA. Het woord is aan de heer Van Helvert, die spreekt namens het Christen Democratisch Appel, het CDA.

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

Voorzitter. Ik wil het hebben over de gesprekken tussen de mobiliteitskaartaanbieders en de ov-concessiehouders en over de wijze waarop die gesprekken zijn verlopen. We hebben daar al vaak discussie over gehad. Ik hoor geluiden dat het nog niet super vlotjes loopt, met uitzondering van de gesprekken tussen de Nederlandse Spoorwegen en Arriva, want die blijken wel goed te gaan. Klopt dat? Hoe ziet de Staatssecretaris dat en hoe kunnen we dat verbeteren? Als we het van-deur-tot-deurprincipe goed



willen laten ontwikkelen, moeten de mobiliteitskaartaanbieders daar ook zeer zeker bij worden betrokken.

Er zijn nu 36 concessies, 53 concessiegebieden en 10 vervoerders. Je kunt van de mobiliteitskaartaanbieders niet verwachten dat ze apart zaken doen met al die instellingen en bedrijven, tenminste als je als politiek wilt dat het goed gaat lopen. Wil de Staatssecretaris het overleg met die aanbieders ondersteunen?

Volgens de Staatssecretaris hebben de mobiliteitskaartaanbieders in Nederland verschillende mogelijkheden om hun klanten met een ov-chipkaart toegang te bieden tot het openbaar vervoer. Dit is een commerciële afweging van voor- en nadelen door de bedrijven zelf. De ACM heeft geen actuele signalen over problemen van mobiliteitskaartaanbieders met de diensten van bijvoorbeeld Translink. De Staatssecretaris concludeert ook dat er zich op dit moment geen belemmeringen voordoen die een wettelijke regeling rechtvaardigen. We zijn zelf nog niet zover om dat al te concluderen. Misschien is een wettelijke verankering van de rol van de mobiliteitskaartaanbieders juist wel nodig vanwege die afhankelijkheidspositie ten opzichte van de ov-bedrijven. Ik krijg hierop graag een reactie van de Staatssecretaris.

Dan iets over de taxi. Waarom worden de wettelijke maximumtarieven niet losgelaten? Dit zou een logische volgende stap zijn in een markt met concurrentie. Taximerken zouden zich dan beter op de prijs kunnen onderscheiden. Een taximerk dat ten opzichte van andere duur wordt, prijst zichzelf dan uit de markt. Dat punt en het huidige wetgevende kader stamt nog uit de tijd dat er geen smartphones waren. Misschien is het aan vernieuwing toe.

Hoe zit het verder met de ondernemersvergunning? Voormalig Staatssecretaris mevrouw Mansveld heeft in 2015 gezegd dat zij die af ging schaffen. De nieuwe Staatssecretaris zegt: we gaan dat wel ergens heel zorgvuldig doen. Meestal wordt als gezegd wordt «heel zorgvuldig» bedoeld: het duurt nog heel lang. Kan ze daar iets concreter in zijn? De markt is er klaar voor om mee te werken aan het onderzoek. Waarom moet het dan zo lang duren?

Dan de chauffeurskaart. Het theorie- en praktijkexamen zijn wel enigszins gedateerd. Mevrouw De Boer heeft daar al een voorbeeld van genoemd. Er is al iemand langs geweest die dat heeft ingefluisterd. Dat hoef ik dan ook niet meer te doen. Modernisering op dit punt is wel noodzakelijk. De branche heeft terecht een punt dat als nog steeds bij het theorie-examen wordt gevraagd hoe je een portofoon moet opnemen en weer neerleggen, dat examen enigszins verouderd is. Wat kunnen we daaraan doen?

De Partij van de Arbeid sprak ook al over de single check-in/check-out. In de motie-Dik-Faber/De Boer staat dat het op 1 januari 2016 moest zijn geregeld. Die motie is aangenomen, maar voor zover ik heb begrepen, is het single check-in/check-out nog niet geregeld, terwijl dat dus wel de wens is. Hoe staat het met de proef op de Valleilijn? Loopt dat een beetje? Waarom duurt het eigenlijk zo lang? In deze tijd dat we bij wijze van spreken naar de maan op en neer kunnen vliegen – dat voorbeeld is ook al verouderd – vraag je je toch af hoe het kan dat het technisch niet mogelijk zou zijn. Dat lijkt mij onzin. Het is meer een kwestie of de aanbieders de informatie met elkaar willen delen of niet. Welke mogelijkheden heeft de Staatssecretaris om ze daartoe te dwingen?

Ik las vanmorgen – ik weet niet of het gisteren al gepubliceerd is – iets in het digitale krantje met, ik meen, de naam OVPro. Ik was wat laat en ik weet niet of iemand het citaat al heeft aangehaald.

**De voorzitter:**

Dat is niet het geval.

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

Ik las daarin dat de directeur van de Nederlandse Spoorwegen zei: hoe aantrekkelijker de treinreis, hoe drukker het wordt. Met andere woorden, we moeten niet te goede service bieden, want dan worden de treinen te vol. Dat is volgens mij een omgekeerde redenering. Ik denk niet dat dat de bedoeling is. Als dat de ambitie van de Nederlandse Spoorwegen is, dan gaat het de verkeerde kant op. Ik denk dat het heel belangrijk is om service te bieden. We kunnen daar als concessieverlener en ook als aandeelhouder, als Staat, wel een opmerking over maken. Als de treinen te vol zijn, moeten we zien dat er meer treinen beschikbaar komen. Hoe reageert de Staatssecretaris op die uitspraak?

De **voorzitter**:

Dank u wel, mijnheer Helvert. U sprak namens het CDA. Ik stel voor om vijf minuten te schorsen, zodat de vragen straks op een ordentelijke manier kunnen worden beantwoord.

De vergadering wordt van 16.33 uur tot 16.42 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Als de heer Madlener ook klaar is met zijn charmeoffensief, wil ik graag verder gaan met dit algemeen overleg. Ik geef de Staatssecretaris het woord voor haar eerste termijn.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Voorzitter. Ik zal eerst de vragen over de chipkaart voor mijn rekening nemen, inclusief data en de mobiliteitskaarten. Daarna zal ik een aantal vragen over het openbaar vervoer, inclusief langeafstandsbussen in meer algemene zin, en over de taxi beantwoorden. Verder heb ik een blok over sociale veiligheid. Ik zal uiteraard de vragen die zijn gesteld beantwoorden. Ten slotte heb ik een laatste blok waarin het fietsparkeren van een antwoord wordt voorzien.

Allereerst de ov-chipkaart. Ik was ook met een charmeoffensief in de weer en wel met onze liefvallige bode en we hadden even de gedachte dat toen het begrip ov-chipkaart langs kwam, dat ik zou zeggen: als je incheckt hoor je «piep» en als je uitcheckt hoor je «piep piep», wat is het probleem? Ik zei echter tegen haar: dat durf ik niet. Ik ga dan ook gewoon alle vragen daarover beantwoorden. We kunnen vaststellen dat het echt een stuk beter gaat met de ov-chipkaart. We hebben daar door de jaren heen veel debatten over gevoerd. Ik heb die debatten ook vanaf een andere kant, de kant van de Kamer, meegemaakt. Er waren toen veel zorgen over aan de ene kant de vraag of al die openbaarvervoersorganisaties achter de schermen wel echt goed samenwerken. Dat komt straks bij een aantal onderwerpen nog terug. Aan de andere kant waren er zorgen over wat het oplevert aan winst voor de reiziger. Het blijft een proces waarbij we voortdurend scherp moeten blijven, maar de klantwaardering voor de ov-chipkaart is op dit moment een 7,9. Daar was ik vroeger in de klas blij mee. Dat is op zich een redelijk cijfer. Nee, mijnheer Hoogland, dat gaan we niet doen.

De **voorzitter**:

U had een opmerking, mijnheer Hoogland?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Hij probeerde de waarderingscijfers voor het kabinet erbij te halen.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik zei: dat is hoger dan die voor het kabinet.

Staatssecretaris **Dijksma**:  
Touché.

De **voorzitter**:

Daar hebt u zelf een bijdrage aan geleverd, onthoud dat goed.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Er is nog een wereld te winnen.

Maar zo'n cijfer komt niet vanzelf en het kan ook zo weer anders lopen.

We moeten dan ook heel veel stappen blijven zetten.

Mevrouw De Boer vroeg of best pricing niet mogelijk zou zijn, achteraf het goedkoopste alternatief in rekening brengen. In het kader van het nieuwe betalen in het openbaar vervoer, kijken we sowieso naar de mogelijkheid om meer achteraf te betalen, op rekening als het ware. Dan zou dit een mogelijkheid kunnen zijn. We nemen dit dan ook mee in het gesprek met het NOVB, maar ik zeg er ook bij: dit hebben we niet zomaar geregeld. Het is echt iets voor de wat verdere toekomst. We hebben namelijk nog een aantal andere dossiers rondom instappen en uitstappen, die we eerst met elkaar zullen moeten oplossen. Maar ik vind het wel degelijk een onderwerp waar we op termijn onze tanden in zouden moeten zetten.

De heer Houwers zei: hartstikke mooi dat mensen van NS een waarschuwing krijgen als ze vergeten uit te checken. Dat stond gisteren in Metro en vandaag volgens mij in de Volkskrant. Ik ben daar ook heel erg blij mee, want ik vind het echt een voorbeeld van goede service aan treinreizigers. De heer Houwers vroeg nog wel hoe het dan zit met de privacy. Je kiest ervoor via een opt-in. Je bent dan al bekend en je geeft dan aan dat je gegevens mogen worden gebruikt. Het blijft dus altijd een keuze. Het is ook wel logisch dat als NS mensen moet gaan waarschuwen, mensen bereid moeten zijn om de stap te maken dat ze dan ook gekend worden. Dan is het allemaal te organiseren. NS geeft aan dat reizigers die zich aanmelden voortaan een mail ontvangen als ze vergeten uit te checken. Dan kan men het te veel afgeschreven bedrag corrigeren bij de kaartautomaat of de oplaadpunten. NS laat weten dat bij vaste reispatronen het te veel afgeschreven bedrag automatisch teruggegeven wordt. Dat is toch hartstikke goed, zou ik willen zeggen.

Dan komen we bij het in de Kamer en ook door mijzelf overigens veelgenoemde thema van de zogenaamde single check-in/check-out. Ik ben het zeer eens met de wens van reizigers om bij een overstap van de ene op de andere treinvervoerder niet opnieuw de gang langs de poortjes te moeten maken. In de pilot op de Valleilijn tonen partijen hun bereidheid om hier iets aan te doen. Die bereidheid heb ik ook gezien in de gesprekken die ik heb bijgewoond in onder andere het NOVB, zo zeg ik tegen de heer Hoogland, want hij was daar nog wat kritisch over. We hebben op 15 juni vanuit het departement en samen met Connexion, NS en provincie Gelderland gesproken met ACM. In dat gesprek hebben de vervoerders toegelicht hoe ze de pilot binnen de grenzen van de Mededingingswet willen gaan vormgeven. ACM – ik kijk even naar de heer Van Helvert, want hij waardeert het oordeel van ACM zeer – vindt dat de pilot beperking van concurrentie met zich brengt. Men zegt tegelijkertijd dat er wel gebruik kan worden gemaakt van de uitzonderingsmogelijkheden die de Mededingingswet biedt. Er is dus nog hoop. Daarbij heeft ACM een paar randvoorwaarden aan de pilot gesteld. Hij moet na twaalf maanden worden teruggedraaid, hij mag geen mandaat bevatten voor landelijke invoering en de vervoerders moeten voldoende waarborgen treffen ten aanzien van het onderling delen van concurrentiegevoelige transactie- en projectgegevens. Wij zullen nu op basis van dat gesprek in het NOVB met alle partijen de reactie van ACM gaan oppakken. In september hoop ik de Kamer te kunnen informeren over wat dat voor ons betekent en hoe we verder gaan. Dit is hoe het nu loopt. Het is dus werk in progress, maar je ziet op de weg wel af en toe hobbels en soms ook een

enkele beer. Maar uiteindelijk zijn we wel allemaal van plan om een stap verder te zetten.

**De voorzitter:**

Doet u ons die informatie toekomen via een brief of doet u dat anders?

**Staatssecretaris Dijkma:**

Het is goed om dat via een brief te doen. Ik kijk even of de werklust nog acceptabel is. Mijn medewerkers kijken nog vriendelijk, dus het mag. Gaat het NOVB nu voorkomen dat reizigers bij een overstap op een andere vervoerder hun dalkorting verliezen en tegen het spitstarief verder moeten reizen? Het uitgangspunt bij betaling met de ov-chipkaart, zo zeg ik tegen de heer Hoogland, want hij stelde die vraag, is dat de reiziger betaalt per rit. In het NOVB is gesproken over de mogelijkheid om over te gaan van een rit- naar een zogenaamd reisprincipe, waarmee er geen sprong meer tussen dal en spits kan zijn bij een overstap. Destijds is besloten om, mede op advies van de consumentenorganisaties, het ritprincipe te handhaven. Dat kan inderdaad tot gevolg hebben dat een reis start in de spits en na overstap verder gaat in een daltarief, maar omgekeerd ook. Het is afhankelijk van wanneer je instapt of je geluk of pech hebt. Daar komt het eigenlijk op neer.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd of de ov-toeristenkaart niet landelijk in kan gaan. Dat is sinds 1 juni al het geval. Zij vroeg verder naar de kosten. We zijn hier net voor het toeristenseizoen mee gestart. De praktijk moet nog gaan uitwijzen of de kaart ook echt voldoet aan een behoefte. Deze kaart is in het hele openbaar vervoer in Nederland geldig. Hij kost € 39 na 9.00 uur en in het weekend. Een hele dag door de week kost € 59. Dit is ook om de drukke spits, waar we toch mee hebben te maken, niet nog verder te belasten. Vervoerders zijn uiteindelijk natuurlijk verantwoordelijk voor de prijsstelling. We gaan er nu ervaring mee opdoen en over een jaar wordt er gestart met een evaluatie. Als je ziet dat een prijs voor een dagkaart op het spoor op dit moment € 52,60 is, maar dan zonder bus, tram en metro, dus eigenlijk zonder al die andere mogelijkheden, dan denk ik dat het wel een goede prijs is. Ik snap wel dat wordt gevraagd of het een goede prijs is die we voorstellen, maar je kunt de kaart overal gebruiken en je kunt er de hele dag gebruik van maken, ook in de tram en metro. Dat gemak staat daar tegenover. We zullen nu moeten bepalen of het goed gaat werken.

**De heer Hoogland (PvdA):**

Ik snap dat de Staatssecretaris niet de prijs van die kaart bepaalt en dat de vervoerders zelf aan zet zijn. Het is goed dat het initiatief genomen wordt. Maar als je voor € 50 per dag een auto kunt huren, dan is het in ieder geval voor gezinnen niet aantrekkelijk. Daarom is mijn vraag of voor hen ook de regeling geldt dat kinderen tot 11 jaar gratis met het ov mogen. Dat is op dit moment in ieder geval bij de NS zo. Dat scheelt dan weer iets.

Ik wil er nog een politiek punt aan toevoegen, waar de Staatssecretaris niet zo veel mee kan, maar het is gewoon wel veel geld, ook als je nationaal zo'n reiskaart koopt. Bij het Kruitvat kun je die soms voor een tientje of € 12,50 krijgen. Als je normaal vijf tientjes moet betalen, is dat voor een gezin niet te doen. Dat is wel iets waar we over moeten blijven nadenken, ondanks dat ik weet dat het niet zo maar op te lossen is. Is de Staatssecretaris dat met mij eens en denkt zij daar ook verder over na?

**Staatssecretaris Dijkma:**

Ja en ja.

**De voorzitter:**

Dat is het antwoord op de vraag van de heer Hoogland: ja en ja. Hebt u nog een vervolgvraag, mijnheer Hoogland?

**De heer Hoogland (PvdA):**

Ik hou van kort. Het is mij helder. Maar mijn vervolgvraag zou dan zijn: op welke wijze?

**Staatssecretaris Dijkma:**

Nogmaals, we zullen er nu echt eerst ervaring mee moeten opdoen. Ik zal ook even precies uitzoeken hoe het zit met meereizende kinderen. Ik begrijp dat er wel een mogelijkheid is, maar er moet dan wel iets met een chipkaart geregeld worden om kinderen te kunnen identificeren. We zullen dat zeker ook in ogenschouw nemen. Ik vind het terecht dat de heer Hoogland zegt dat het wel een aantrekkelijke propositie – zoals dat zo chic heet – moet zijn. Dat is ook precies de reden waarom na een jaar een evaluatie wordt gestart. Maar laten we ook van te voren goed kijken welke mogelijkheden er nog zijn om dit zo goed mogelijk weg te zetten. Het is namelijk wel de bedoeling dat die toeristenkaart een succes gaat worden. De heer Hoogland en mevrouw De Boer hebben gevraagd hoe het tijdpad eruitziet voor het openstellen van de data en wanneer de Kamer over de nieuwe privacy governance geïnformeerd gaat worden. Het NOVB heeft een project opgesteld om met de Autoriteit Persoonsgegevens te bekijken hoe data opengesteld kunnen worden. Ik heb begrepen dat er vandaag overleg was tussen de autoriteit en de NOVB-partijen. Ik ken de uitkomsten van dat overleg nog niet. Ik kan nu dan ook niet vooruitlopen op wat er nodig is. Afhankelijk daarvan, verwacht ik dat het hele proces op zijn best drie maanden en op zijn slechtst anderhalf jaar zou kunnen duren. Ik zal de Kamer via de voortgangsrapportages van het NOVB op de hoogte houden van de exacte stand van zaken. Dan krijgt zij ook een beeld van het gesprek van vandaag en van de mogelijkheden die er zijn. Dan de regulering van de ov-betaalmarkt. De heer Van Helvert heeft daar onder andere naar gevraagd. De conclusie is dat zich geen problemen voordoen die nu een wettelijke regeling nodig maken. Translink, het bedrijf achter de ov-chipkaart, ondervindt voldoende prikkels om kosten en tarieven laag te houden. Daarnaast zoekt de Coöperatie Openbaar Vervoerbedrijven ook nadrukkelijk samenwerking met de betrokken partijen om de ov-chipkaart te verbeteren, maar ook om bijvoorbeeld een nieuwe betaalmethode te introduceren. De coöperatie is sinds 31 december 2015 ook eigenaar van Translink. Dat was een van de eerste feestjes die ik in mijn huidige functie mocht bijwonen. De mobiliteitskaartaanbieders hebben verschillende mogelijkheden om hun klanten met de ov-chipkaart toegang te bieden tot het openbaar vervoer. Van welke mogelijkheid ze gebruik maken, is uiteindelijk natuurlijk ook een commerciële afweging voor het bedrijf zelf. Ze zullen dan ook de voor- en nadelen bekijken. ACM heeft geen actuele signalen over problemen van mobiliteitskaartaanbieders met de toegang tot diensten van Translink. Dat is ook belangrijk. Het rapport van Ecorys concludeert ook dat het niet nodig is om het wettelijk te reguleren. Dat is eerder al gecommuniceerd met de Kamer in de hoofdlijnennotitie en wederom met ACM besproken. Het is wel van belang om de vinger aan de pols te houden. Om die reden hebben we ACM gevraagd om eind 2017 haar standpunt aan I en M kenbaar te maken over de vraag of nadere economische regulering van de ov-betaalmarkt wenselijk is. Om een heel lang verhaal korter te maken: voor nu zien we die reden echt niet. Mijn stelling is altijd – ik hoop de heer Van Helvert en mevrouw De Boer daarbij aan mijn zijde te vinden – dat we niet moeten komen met overbodige regelgeving, want daar hebben we als we niet uitkijken in dit land al genoeg van. Andersom, mocht er op termijn wel een noodzaak zijn, dan

kan het altijd en dan moeten we het ook doen. Het is voor mij geen principiële kwestie, maar wel een heel pragmatische.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik had nog gevraagd of ACM ook eerder met een advies kan komen en of zij kan meenemen wat de voors en tegens zijn om de mobiliteitskaartaanbieders volledig toegang te geven tot de ov-betaalmarkt. De Staatssecretaris zegt heel terecht dat Translink de kosten laag houdt. Dat geloof ik ook wel, maar het gaat erom dat die mka's toegang krijgen tot de ov-betaalmarkt en dat ze abonnementen kunnen kopen. Nu hebben ze eigenlijk alleen toegang tot de zakelijke markt, maar ze zouden ook toegang moeten hebben tot al die abonnementen. Ze zouden dus kilometers moeten kunnen inkopen. Dan kunnen mensen gemakkelijk van-deur-tot-deurreizen kopen, want dan kunnen die ook aangeboden worden door mobiliteitsdientaanbieders, die tussen de reiziger en de vervoerder in komen te staan. Dat traject moeten we veel beter faciliteren. Nu is er een drempel, want vervoerders zullen het altijd goedkoper aanbieden. Er ontstaat dus geen van-deur-tot-deurreis die je met één betaalmiddel zou kunnen betalen. Daar gaat het mij om. We hebben het hier al een paar jaar over. Ik zou echt willen dat ACM hier nog een keer naar kijkt. Dan zullen we ook bekijken of er een wetswijziging moet komen, als daar een meerderheid voor is in deze Kamer. Dat overleggen we dan vervolgens met de Staatssecretaris. Ik hoor heel goed wat zij zegt. Zij staat er open voor en ze zit er niet principieel in, maar ik signaleer nu gewoon een obstakel en zou graag willen dat ACM hier heel goed naar kijkt.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Nogmaals, ACM heeft dat gedaan en Ecorys heeft een rapport gemaakt. Alleen bevat het antwoord mevrouw De Boer misschien niet helemaal. Ecorys heeft alle voor- en nadelen onderzocht om de mobiliteitskaartaanbieders het recht te geven om alle vervoerproducten te verkopen die ook openbaarvervoeraanbieders aanbieden. Dat is allemaal afgewogen en we hebben er ook al eerder dit jaar over gesproken. Toen de hoofdlijnennotitie moest worden gemaakt, hebben we met ACM gesproken. Ik heb net aangegeven wat ACM daarover heeft gezegd. De conclusie is dat die problemen zich niet voordoen. De mobiliteitskaartaanbieders kunnen wel degelijk chipkaarten aanbieden en zelfs een kaart uitgeven, gezien hun status als bedrijfskaartaanbieders bij Translink. Wat mevrouw De Boer nu vraagt, is net gedaan. Laten we een tijd kijken hoe het verdergaat. Eind 2017 komt ACM opnieuw met een standpunt, maar zij heeft er net ook naar gekeken. Dat is niet veronachtzaamd.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Volgens mijn informatie hebben die mka's geen toegang tot alle producten. Zij hebben geen toegang tot alle kortingsproducten voor de consument. Daar zit «m nu net de kneep. Vervoerders zullen het altijd zelf aanbieden en die deur-tot-deurreis via één aanbod, via de app, zal niet tot stand komen. Dit is echt een obstakel. Ik wil dat ACM hier nog eens goed naar kijkt. Tot nu toe wordt er geen probleem gesignaleerd. Men zit weer met elkaar om de tafel. Ik wil dat ACM in het najaar dit nog een keer goed bekijkt: moeten we die mka's niet gewoon toegang geven tot alle producten, zodat er inderdaad een deur-tot-deurreis met één advies en één betaalbewijs ontstaat? Het schort hier echt aan. Volgens mij zijn we het aan deze kant van de tafel wel eens en moet die toegang geregeld worden.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Daar zijn we het gewoon niet over eens en ACM is het ook niet met mevrouw De Boer eens. ACM heeft een ander antwoord gegeven dan het

antwoord dat mevrouw De Boer van haar verlangt. Wij hebben dit laten onderzoeken; Ecorys heeft ernaar gekeken. Er zijn heel veel mogelijkheden, maar niet alles kan. We hebben aan ACM gevraagd of dit allemaal markttechnisch in orde is. Het antwoord is ja. We hebben vastgesteld dat ACM in 2017 komt met een update van haar standpunt. Wij hebben in februari dit debat vol met elkaar gevoerd. Het voorstel van de hoofdlijnennotitie lag toen voor. Mevrouw De Boer is het daar niet mee eens. Dat snap en respecteer ik, maar wij hebben dat voorstel toen voorgelegd. Er is onderzoek naar gedaan, er is door ACM naar gekeken. ACM is uitgenodigd om dat op termijn nog een keer te doen. Er is geen reden om het voorstel nu anders in te richten dan we destijds hebben gedaan. Dat is tenminste mijn opvatting.

**De voorzitter:**

Mevrouw De Boer, u hebt twee interrupties. Ik heb de neiging te denken dat u die nu gaat opsouperen.

**Mevrouw De Boer (VVD):**

Ik zoek nog even naar een klein haakje. ACM gaat die update geven. Laat ACM dan ook updaten dat die mka's nog steeds niet echt toegang hebben. Ze hebben niet werkelijk toegang. Dat is de patstelling waarin we nu zitten. Op papier lijkt het allemaal prachtig, is dat misschien wel het geval en hebben vervoerders misschien een ander verhaal, maar in de praktijk klopt het niet. Ik wil dat we hier nog een slag dieper naar kijken. Ik snap de hoofdlijnennotitie. Ik ben het er misschien mee oneens, maar ik probeer ook te achterhalen hoe het werkelijk zit. Ik hoor gewoon tegenstrijdige geluiden.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Wat mevrouw De Boer en een deel van die aanbieders willen, is een wijziging van de huidige concessie en een inbreuk op de marktpositie van in dit geval NS. Dat betekent dat er moet worden ingegrepen op de concessie, omdat het recht op reisproducten onderdeel is van de concessie die de overheid aan de vervoerder heeft verleend. We hebben dit debat eerder gevoerd. We hebben ACM gevraagd hiernaar te kijken. De vooronderstelling was dat dat marktbeperkingen oplevert. Zo kijkt ACM daarnaar. ACM bekijkt niet wat er allemaal in het leven wenselijk zou zijn. Die bekijkt gewoon of het huidige systeem een beperking is voor de werking van de markt. Het antwoord was tot twee keer toe nee. Wij nodigen ACM eind 2017 nog een keer uit om daarnaar te kijken. Dat mag wat mij betreft ook in brede zin. Maar wij hebben ook eerder afspraken gemaakt, ook als concessieverlener. Het is aan mij om daarop te letten en dat doe ik ook. Het zou overigens heel slecht zijn als ik dat niet deed. Voor de vragen over de stopzetting van de ov-studentenkaart moet de heer Houwers echt bij mijn collega mevrouw Bussemaker zijn, die daarover gaat.

**De heer Houwers (Houwers):**

Die collega van u zegt dat dat technisch niet mogelijk zou zijn. Dat komt mij zo vreemd voor. Als je op een gegeven moment kaart A stopt, dan zou het toch mogelijk moeten zijn, zeker als je bij het aangaan van die overeenkomst al verplichtingen vastlegt, dat automatisch kaart B, in dit geval die ov-kaart, ook wordt gestopt? Dus ik stop met studeren en dan stopt ook mijn ov-kaart. Is de Staatssecretaris het met mij eens dat dat technisch mogelijk zou moeten zijn? Of volhardt zij in de doorverwijzing?

**Staatssecretaris Dijkma:**

Het lijkt mij wel verstandig om te volharden in de doorverwijzing. Ik krijg nu een uitleg over wat technisch gezien het obstakel is, maar dat gaat over de wijze waarop dat vanuit OCW wordt voorbereid. Ik vind het niet

fair om dat nu met de Kamer te wisselen, want ik wil zelf de goede antwoorden kunnen geven. Ik begrijp dat dat technisch niet mogelijk is. Daar kun je van alles van vinden, maar dat is wel een feit. Als de Kamer daarover verder in debat wil, dan moet zij dat bij mevrouw Bussemaker proberen. Dat gaat de Kamer lukken; dat weet ik.

**De voorzitter:**

Dat debat met mevrouw Bussemaker zal ongetwijfeld lukken.

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

Ik heb toch nog een vraag over de rol van de mobiliteitskaartaanbieders en het advies van het door ons allen zozeer gewaardeerde instituut ACM. De mobiliteitskaartaanbieders zelf hebben ook een duidelijke inbreng geleverd. Er is rondom de hoofdlijnennotitie eigenlijk niets gedaan, althans geen werk verzet, omdat we constant aanhikken tegen die concessie. Die wordt opengebroken volgens ACM. We hebben in het verleden al meer discussies gehad over ACM, met name rond de concessie voor de Nederlandse Spoorwegen. Steeds als we iets willen verbeteren voor de reiziger, hikken we tegen die concessie aan. Is de Staatssecretaris het met mij eens dat als de Nederlandse Spoorwegen zegt «de reiziger op één», dat eigenlijk aangevuld zou moeten worden: de reiziger op één zolang het de concessie niet schaadt?

**Staatssecretaris Dijkema:**

Dat vind ik eigenlijk niet fair, omdat NS moet handelen in het belang van alle reizigers die met NS reizen. Daarom is het noodzakelijk dat NS financiële afwegingen maakt om het beste te kunnen blijven doen voor al die reizigers. Een afweging kan zijn dat je niet in alle gevallen service verleent aan andere aanbieders op diezelfde markt. Dat hoeft niet automatisch tot de conclusie te leiden dat de reiziger niet op één staat. We hebben gevraagd om onafhankelijk onderzoek hoe het zit met die markt: werkt die markt nu? Het antwoord daarop is gewoon: ja, hij werkt. ACM heeft het nog een keer beproefd en heeft ook gezegd: ja, hij werkt. Mobiliteitskaartaanbieders hebben de mogelijkheid om klanten op een eigen kaart in het ov te laten reizen. Ze hebben daarmee ook de kans om een marktpositie op te bouwen. Ze hebben ook mogelijkheden om op andere kaarten producten van vervoerders aan te bieden. De conclusie is dat er geen sprake is van marktfalen. Mobiliteitskaartaanbieders willen graag nog meer. Ze willen ook in de daluren producten aanbieden. Ecorys heeft dat onderzocht en heeft geconcludeerd dat het niet nodig is om daarvoor iets te regelen. Met de concessies heb ik vervoerders, in dit geval de vervoerder NS – in de regio geldt het ook voor andere vervoerders – de vrijheid gegeven om zelf producten te ontwikkelen. Die zijn dan ook van de vervoerders. Zij kunnen niet zomaar gehouden worden om die producten altijd open te stellen voor anderen. Het is een lastig dilemma, maar we hebben geprobeerd om zo goed mogelijk uit elkaar te rafelen of hier iets gebeurt waarmee het anderen echt onmogelijk wordt gemaakt. Dat is niet het geval. Sterker nog, er is geen sprake van marktfalen. In 2017 kunnen we weer bekijken hoe het loopt. Het lijkt mij fair om de onderzoeken en de uitkomst daarvan te respecteren. Ik doe dat in ieder geval wel.

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

Zeker respecteren wij altijd de uitspraken van ACM. De Staatssecretaris zegt dat door de concessie en door de uitspraak van ACM de NS niet altijd in alle gevallen mobiliteitskaartaanbieders tegemoet kan komen. Nu lijkt het vooral op «in alle gevallen niet». Dat is weer de andere kant. Maar goed, ik begrijp dat we daar niets aan kunnen doen zolang de concessie loopt.



Ik heb nog een vraag over het advies van ACM over single check-in/check-out. De Staatssecretaris zegt dat dat ook wat moeilijk is met de marktwerking. Betekent dit dat single check-in/check-out door het advies van ACM wellicht wordt tegengehouden? Wat gebeurt er met het geld dat de vervoerders overhouden aan reizigers die niet hebben uitgecheckt? Dat was 16 miljoen euro.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Laat ik het voorgaande in tweeën knippen, want ik wil op beide stellingen graag een reactie geven. De heer Van Helvert stelt dat mobiliteitskaartaanbieders in alle gevallen zaken niet kunnen aanbieden. Dat is niet zo. Anders zou ACM hebben gezegd dat er geen sprake is van een markt. Die stelling moet ik met kracht tegenspreken. Dat geldt ook voor zijn tweede stelling. Het is niet zo dat ACM single check-in/check-out onmogelijk maakt. Het is wel zo dat zij heel precies voorwaarden heeft aangegeven voor de pilot. Het is nu aan ons om ervoor te zorgen dat die pilot zo vorm wordt gegeven dat die past binnen de voorwaarden van ACM. Dat is in ieder geval mijn inzet aan die tafel. In september, zo heb ik net toegezegd, zal ik de Kamer via een brief informeren over hoe we daarmee verdergaan. Net als de Kamer ben ik erop gebrand dat deze serviceverbetering voor de reiziger op termijn wordt gerealiseerd. Wat dat betreft, zit er geen licht tussen ons. We moeten wel een beetje tussen de klippen door varen om dat voor elkaar te krijgen. Laten we dat vooral doen met goede stuurmanskunst en een beetje kalmte.

De **voorzitter**:

Mevrouw De Boer voor haar laatste vraag, althans in dit debat.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik hoorde de Staatssecretaris dit zeggen en dacht: laat ik mijn laatste interruptie er dan ook maar tegenaan gooien. We hebben nog een ruime tweede termijn. De Staatssecretaris zegt het heel duidelijk: die mka's hebben geen toegang tot de producten die bijvoorbeeld in de daluren worden aangeboden. Daar gaat het inderdaad mis, want dan moet je terug naar de oorspronkelijke vervoerder. Die deur-tot-deurreis komt dan niet tot stand via één betaalmiddel via één mobiliteitsaanbieder. Die dienst komt gewoon niet tot stand. De mka's hebben daar geen toegang toe, dus de consument zegt: het is toch goedkoper om het rechtstreeks bij de NS te kopen. Het zou die vervoerders niets moeten uitmaken, want zij verkopen hun product rechtstreeks. Het maakt dus niet uit. Je zou die toegang moeten regelen en de vervoerders zouden moeten denken: zo kunnen we meer mensen in het openbaar vervoer krijgen, want de service is beter geregeld. Die consument krijgt gewoon één kaartje, één middel en kan van deur tot deur reizen. Op die manier kan hij gewoon meeprofiteren van die abonnementen. Voor de vervoerders maakt het niets uit en de consument, de reiziger is erbij gebaat, dus je trekt alleen maar meer mensen in het ov.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Het ligt toch net een slag complexer. Ten eerste is het niet zo dat men iets niet kan aanbieden. Nogmaals, in dat geval zou de conclusie van Ecorys en ACM echt een andere zijn, want dan was er sprake geweest van marktfalen. De mobiliteitskaartaanbieders krijgen niet alles wat ze willen, omdat de concessieverlener ook afwegingen moet maken. Dat doet zich ook voor in andere sectoren, bijvoorbeeld in de telecomsector. KPN hoeft niet altijd al zijn aanbiedingen aan een ander door te geven. Dat heeft ook te maken met het sturen op reizigersstromen, zoals je in een concessie moet doen. Er zit nog een heel verhaal achter. Nogmaals, ik zou het mij kunnen voorstellen als er sprake is van een dienst die überhaupt niet tot

stand komt of van aanbieders die helemaal geen positie krijgen, maar dat is gewoon niet zo. De rapporten wijzen uit dat dit niet zo is. ACM heeft ernaar gekeken en zegt dat er sprake is van een markt. Ik ga de concessie nu niet hiervoor openbreken. Ik ga dat gewoon niet doen.

Ik kom bij het tweede onderdeel, het openbaar vervoer in bredere zin en de langeafstandsbussen. Mevrouw De Boer heeft er twee vragen over gesteld: hoe zit het precies met de mogelijkheden via de decentrale overheden en het toetsingskader dat zij gaan bieden en moet er geen aanpassing van de wet komen? Laat ik met de laatste vraag beginnen. Ik heb mij dat ook afgevraagd. Zouden we niet net als in Duitsland of Frankrijk boven de zoveel kilometer de routes kunnen vrijgeven? Het nadeel daarvan is dat het voor decentrale overheden en hun concessies ingewikkeld kan worden, omdat er dan cherrypicking kan optreden. De markt in Nederland is echt een andere dan bijvoorbeeld in Duitsland, dat grote afstanden en lange lijnen kent. In Nederland zijn de decentrale overheden en de regio's heel precies in de weer met hun concessies om het zo goed mogelijk te doen. Het is een heel scherpe markt.

Als je iets wettelijk wilt regelen, moet je jezelf ook altijd afvragen: is dat nodig omdat er in de praktijk een probleem is? Dat is de tweede vraag die ik mijzelf heb gesteld. Het antwoord daarop is: nee, er is op dit moment in de praktijk geen probleem. We zien dat er tot nu toe voldoende initiatieven zijn. Die kunnen ook allemaal; ze zijn gehonoreerd. Ik ben zelf voorstander van die langeafstandsbussen. Ik vind het een heel mooie service. Ze zijn goedkoop, ze zijn snel en ze komen op plekken waar je met een normale treinverbinding niet komt zonder overstappen. Het lijkt mij wel goed om de regio's hun plek te laten houden in de afweging: gaan we hiermee het vervoer in Nederland kannibaliseren of is het echt een bijdrage, een aanwinst? Ik ben op dit moment met de decentrale overheden in gesprek over deze ontwikkelingen. Ik zeg toe dat als we daarover meer nieuws hebben, ik daarmee naar de Kamer kom.

**De voorzitter:**

Mevrouw De Boer vraagt buiten de microfoon: wanneer?

**Staatssecretaris Dijkma:**

Voor de begroting. Dat is een redelijke termijn.

**De voorzitter:**

Dat is in november?

**Staatssecretaris Dijkma:**

Ja, dat is in november.

Ik kom bij het laatste punt in dit blokje: treinen zijn te vol bij goede service. Ik weet niet zeker wat er vanochtend wel of niet gezegd is, dus ik kan nu niets zeggen over zo'n uitspraak. Ik kan wel mijn eigen mening geven over dit onderwerp. Ik ben een groot voorstander van kwaliteit en service in het openbaar vervoer. Je ziet dat het openbaar vervoer groeit, dus dat het aandeel reizigers groeit. Dat vraagt veel van ons allemaal op het punt van capaciteit, maar we willen die groei nu juist ook. Dat is mijn basishouding in dit dossier. Ik weet oprecht niet wat er is gezegd, dus ik moet er niet op reageren.

Er zijn opmerkingen gemaakt over de taximarkt en de tariefstructuur. Waarom houden we het maximumtarief in stand? Dat geldt slechts voor een heel klein deel van de markt. Het geldt niet voor het contractvervoer. Je kunt ook op basis van innovaties van tevoren een prijsafsprake maken, bijvoorbeeld via apps. Het maximumtarief heeft vooral effect voor de straattaxi's. Het is bedoeld om consumenten te beschermen. Om die reden vind ik het ook goed. De evaluatie van de tariefstructuur laat zien dat het maximumtarief voor dat deel van de markt nog steeds nodig is. Je ziet dat toeristen in bepaalde gebieden, of ze nou uit het buitenland of uit

Nederland zelf komen, weinig zicht hebben op wat een reële ritprijs is. Het staat initiatieven of innovaties niet in de weg. Daar heb ik natuurlijk ook naar gekeken. Als je een tarief hanteert waarmee je als het ware de innovatie van de hele markt op slot zet, dan heb je een probleem. Dat doet het echter niet. Als er van tevoren met de consument afspraken worden gemaakt over tarieven, dan hoeft het maximumtarief niet te worden toegepast. Dat is het hele verhaal.

Mevrouw De Boer en de heer Van Helvert stelden vragen over de financiële drempel om taxichauffeur te kunnen worden. We hebben vanaf 1 januari 2016 al een vereenvoudiging van de regelgeving doorgevoerd die de sector een besparing heeft opgeleverd van 10 miljoen euro, dus dat is heel goed. We gaan daarmee door, maar wel zorgvuldig. Wat betekent dat op termijn? Zoals ik steeds heb aangegeven en zoals ook eerder schriftelijk met de Kamer is gecommuniceerd, vergt het eventueel afschaffen van de ondernemersvergunning onderzoek en ook wijziging van de regelgeving. Dat kan niet eerder dan 1 januari 2018. We zullen ook de eisen waaraan een chauffeur moet voldoen goed moeten onderzoeken op effectiviteit. Na de zomer starten we daarmee. We zijn er mee aan de slag. We schuiven het niet op de lange baan, maar het moet wel zorgvuldig gebeuren. Het vereist ook wijziging van regelgeving, dus dat kost tijd.

Een belangrijk blok betreft de sociale veiligheid. De heer Madlener gaat er eens goed voor zitten en dat is terecht, want dit is een belangrijk onderwerp. Ik heb eerder gezegd: van onze mensen moet je gewoon afblijven, punt uit. Het kan mij eigenlijk helemaal niets schelen welke redenen mensen hebben om geweld te gebruiken, want het deugt gewoon niet. Ik schrik ook van wat er in Almere is gebeurd. De normloosheid die daar een rol speelt, jongeren die zich niets lijken aan te trekken van gezag; dat is heel erg. Ik ben het zeer eens met iedereen die zegt dat we gewoon naast, voor en achter onze mensen moeten staan die een taak uitoefenen in de publieke omgeving. Welk argument ook een rol speelt om een stoeptegel los te wrikken en te gooien, dat argument kan nooit deugen. Dat deugt gewoon niet, simpel zat! En ja, uiteindelijk moet het deels opgelost worden door het lokaal bevoegd gezag. Dat is verantwoordelijk en moet het ook doen, maar dat betekent niet dat er landelijk niets wordt gedaan. Ik leg graag uit wat wij allemaal doen, ook gemeenschappelijk, om op het punt van de sociale veiligheid een benadering te kiezen waarbij we die daders langzamerhand niet alleen steeds scherper in het vizier krijgen, maar ook harder aanpakken. Dat is nodig. We hebben al veel stappen gezet en de Minister van V en J en ik zijn daar nog steeds mee bezig. We overleggen daar voortdurend over, ook breed met de sector.

De heer **Madlener** (PVV):

Natuurlijk deugt het niet als je een stoeptegel door een ruit van een bus gooit. Je moet je eens voorstellen wat een schrikreactie dat teweegbrengt. Het is echt niet te geloven wat hier gebeurt. Het deugt ook niet dat dat keer op keer op keer gebeurt. Dagelijks staan de kranten er vol van, maar een reactie blijft eigenlijk uit en er wordt ook niemand opgepakt. De burgemeester zegt: dit is een lastige groep met een Noord-Afrikaanse achtergrond, we moeten met ze gaan praten. Weet u wat er zelfs gebeurd is? Er zijn stenen verwijderd. Dat is de omgekeerde wereld. In Den Haag is het oorverdovend stil. Minister van der Steur en deze Staatssecretaris komen niet in actie. De buschauffeurs moeten staken, buslijnen worden uit de roulatie genomen en de mensen in die wijk in Almere voelen zich bedreigd, maar het blijft stil terwijl we er hier keer op keer debatten over hebben dat dit soort incidenten niet kunnen en dat de buschauffeurs en ook de reizigers alle veiligheid verdienen. We zijn alweer een paar weken verder en ik kan het er nu over hebben, maar het is stil gebleven. Ik vind dat dat ook niet kan. Ik vind ook de reactie van die flutburgemeester zo laf.

Die heeft alleen maar gezegd: we moeten met die jongens gaan praten. Gaan praten? Ik ben benieuwd wat de Staatssecretaris hiervan vindt.

**De voorzitter:**

Ik ook.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Het is niet aan mij om een collega-bestuurder in het openbaar bestuur te beoordelen. Het is uiteindelijk aan de raad van Almere om samen met het college van B en W te beslissen wat men moet doen. Ik ben het wel met de heer Madlener eens dat je nooit moet capituleren door dingen te doen waarmee je als het ware in de richting van daders veranderingen doorvoert in plaats van dat je hen aanpakt. Zij zijn de bron van de ellende en niemand anders. Het helpt ook niet om tegels te verwijderen, want uiteindelijk vinden ze wel weer iets anders. Het gaat erom dat we vanuit de samenleving laten zien dat er grenzen zijn. Ik ben daar heel scherp in. Wij zijn eigenlijk al vanaf het begin bezig om het onderwerp sociale veiligheid in het hele openbaar vervoer veel meer prioriteit te geven. Misschien sta ik niet elke keer als er ergens iets gebeurt meteen naast de microfoon – dat wil ik de heer Madlener toegeven – maar dat betekent niet dat ik er geen mening over heb of dat ik niet handel. Wij zijn nu bezig – V en J is daarbij betrokken – om met alle vervoerders in het openbaar vervoer, met de politie en met andere diensten een aanpak van high-impact crime uit te rollen. Dan moet u denken aan het verbieden van mensen om nog in het ov te komen en het verhogen van de strafmaat. Het is ook van belang dat er een snellere pakkans komt. Wij hebben recent weer met elkaar om de tafel gezeten: als er bijvoorbeeld op een station een incident is, hoe kan de politie dan sneller ter plaatse zijn en assisteren? Wat doen we bijvoorbeeld op de treinen? Denk aan camera's, poortjes tot en met het betalen in het ov om mensen ook daar meer gevoel van veiligheid te geven, wat ook vanuit de chauffeurs zelf is gekomen. Er is een hele trits aan maatregelen die voor een deel al is ingevoerd. Ik sta altijd open voor nieuwe voorstellen om hier een duidelijke streep te trekken. Even los van de bewoordingen van de heer Madlener – hij zei het niet tegen mij, maar tegen anderen – ben ik het niet eens met die toon. Ik ben het wel eens met de verontwaardiging, die zeer terecht is, over dit type van geweld in onze samenleving. Dat is echt verschrikkelijk. We moeten heel duidelijk laten zien dat we het daar niet mee eens zijn.

**De heer Madlener (PVV):**

Natuurlijk steunt de PVV deze Staatssecretaris in al die maatregelen die nodig zijn. We hameren daar al jaar in, jaar uit op. Maar wat hier aan de hand lijkt – dat zijn ook de woorden van die burgemeester – is dat het gaat om mensen met een Noord-Afrikaanse achtergrond, of gewoon Marokkanen. Laten we het maar gewoon zeggen zoals het is. Waar ik zo bang voor ben – dat is keer op keer aan de hand – is dat dit gedrag gekopieerd wordt. Ik zie dat in Utrecht bussen worden bekogeld. Ik zie autobranden. Ik zie constant gedrag van deze groep Marokkanen die zich keert tegen onze samenleving en een soort straatteur uitoefent, waar de overheid machteloos tegenover lijkt te staan. Als we dit niet echt in de kiem smoren, dan zie je dit overal optreden. Daarom gaat het niet alleen om de maatregelen, maar ook om het signaal dat we afgeven. Als dat gebeurt, moeten chauffeurs niet moeten gaan staken: help ons. Nee, we moeten dat voor zijn. We moeten meteen optreden en laten zien dat we dit niet pikken.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Ik ben het ermee eens dat we het niet pikken. Kijken we naar de daders, dan zie je soms – daar heeft de heer Madlener gewoon gelijk in – dat

bepaalde groepen jongeren van een bepaalde afkomst, ook Marokkaanse jongeren, dit soort dingen doen. Als het gaat om daders en daderprofielen, moeten we ook extra inzet plegen op bijvoorbeeld verwarde personen. Er zijn recent in het openbaar vervoer een aantal echt heel heftige geweldsdelicten geweest, gepleegd door mensen die geen bepaalde achtergrond hebben, maar die wel heel gevaarlijk zijn en loslopen in onze samenleving. Ik ben het er niet mee eens dat de heer Madlener als het ware het onderwerp helemaal naar één type debat trekt. Daarmee doet hij ook de chauffeurs tekort, die de bedreigingen soms van alle kanten zien komen. Laten we elkaar vinden in het trekken van een streep tegen het geweld en in het ophouden met het zoeken naar redenen waarom mensen dingen doen, want die redenen kunnen nooit aanleiding zijn om je in deze samenleving niet als een normale burger op te stellen. Laten we ook kijken naar de daderprofielen. Dan zie je dat er in toememende mate ook andere groepen, bijvoorbeeld verwarde personen, zijn die voor heel veel problemen zorgen. Daar moeten we gewoon iets aan doen. Morgen vindt onder leiding van het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (CCV) de aftrap plaats van die aanpak van high-impact crime, samen met V en J. Dat geeft aan dat wij proberen super alert te zijn en de dingen te doen die we kunnen doen. Daarbij hoort ook het moreel steunen van in dit geval de buschauffeurs. Ik ben het met de heer Madlener eens dat mensen niet zouden moeten staken voor veiligheid. Je mag in dit land om allerlei redenen staken wat mij betreft, maar ik vind het heel erg dat je dat zou moeten doen omdat je je niet meer veilig voelt.

**De voorzitter:**

Mijnheer Madlener, uw tweede interruptie.

**De heer Madlener (PVV):**

Ik wil toch even scherp zijn. Ik heb het niet over verwarde personen. We hebben het daar heel vaak over gehad en dat is ook een grote zorg. Ik heb het nu over jeugdterreur van bepaalde groepen. Volgens die burgemeester gaat het om Noord-Afrikaanse hangjeugd die daar met stenen gooit. Ik zie dat patroon overal in Nederland. Op internet kun je allemaal filmpjes vinden. Het is net alsof ze elkaar kopiëren en er plezier in hebben om onze samenleving op die manier te ontregelen. Dat moeten we keihard aanpakken. Ik wil het nu niet hebben over die verwarde personen. Ik wil het hebben over wat we doen om dit soort Marokkaanse terreur aan te pakken die onze straten onveilig maakt. Daar moeten we echt bovenop zitten, want dit gedrag wordt gekopieerd en je ziet het overal terug: autobranden, dit soort bekogelingen en het ingooien van ruiten. Hier moeten we bovenop zitten. De Staatssecretaris zegt dat buschauffeurs niet moeten staken om hun veiligheid, maar dat is wel gebeurd, een paar weken geleden nog. Ik heb erop gewacht, maar uit Den Haag kwam niets, helemaal niets!

**Staatssecretaris Dijkma:**

Een paar weken geleden is vanuit Den Haag wel degelijk het gesprek breed in het land gevoerd met alle vervoerders en alle overheden over alle dingen die we moeten doen. Ik ben het niet met de heer Madlener eens. Ik vind namelijk dat je dingen moet benoemen. Als groepen jongeren van een bepaalde herkomst het verzieken, dan helpt het niet om weg te kijken. Maar het helpt ook niet, zeg ik tegen de heer Madlener, om weg te kijken als er ook andere daders zijn. We zullen ze allemaal moeten aanpakken. Als u weet dat 25% van die daders verwarde personen zijn, dan is het ook weinig zinvol om nu tegen mij te zeggen: daar wil ik het nu even niet over hebben. Laten we het overal over hebben en laten we ook taboes doorbreken. Dat vind ik altijd goed. Het is belangrijk om dingen te benoemen en niet weg te kijken. Laten we het aanpakken. Laten we het oplossen dat we nu daadwerkelijk een stap zetten. Daar hebben die

buschauffeurs, voor wie de heer Madlener en ik samen opkomen, uiteindelijk het meeste aan.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik heb helemaal niet gezegd dat we die verwarde personen niet moeten aanpakken. Ik heb voorbeelden gegeven waarin het juist de Marokkaanse straatterroristen zijn die in Almere de boel onveilig maken. Dat gedrag wordt gekopieerd in heel Nederland. Daar moeten we voor oppassen. Ik zie dat er niet een opgepakt is. Die burgemeester doet nagenoeg niets, maar zegt: we moeten gaan praten met die jongeren. Dat is niet de aanpak. Ik had van deze Staatssecretaris verwacht dat zij naar Almere was gegaan om die chauffeurs een hart onder de riem te steken en te zeggen dat dit onacceptabel gedrag is. Er worden zelfs mensen uit de omgeving bedreigd die hebben geholpen om die jongeren aan te pakken. Dat kan natuurlijk niet. Het weghalen van stenen is natuurlijk geen aanpak. Die gasten moeten keihard aangepakt worden, zodat die andere Marokkaantjes die overal de straat onveilig maken dat zien en denken: dat gaan wij dus maar even niet doen. Laat ze dat maar lekker in Marokko gaan doen. 's Kijken wat er dan met ze gebeurt.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Volgens mij beginnen we nu in een herhaling van zetten te komen. Ik heb inmiddels ook niet meer helemaal de indruk dat het nog uitmaakt voor de heer Madlener wat ik zeg. Dat zal nooit goed zijn, tenzij ik alleen maar zijn woorden herhaal. Dat zal ik niet doen. Ik kies mijn eigen woorden. Ik heb daar een opinie over en die heeft de heer Madlener zonder omhaal net gehoord, scherp ook, want dat is nodig. Ik vind het van groot belang dat we ingrijpen als er geweld plaatsvindt. Het lokale bevoegd gezag is daartoe gehouden, dus dat moet men ook doen. Nogmaals, wij hebben een hele set aan maatregelen. Daar mag de Kamer mij voortdurend op aanspreken. Als het nog beter moet en kan, sta ik daar altijd open voor. Dat heb ik al eerder gezegd tegen bijvoorbeeld de bonden. In de korte tijd dat ik op deze post zit, heb ik dat ook een paar keer laten zien. Op een gegeven moment moet je daden tonen. Je kunt wel een hoop woorden gebruiken, maar als er een echt probleem is, moet je ook bereid zijn om de portemonnee te trekken of echt iets te doen. Daar mag de Kamer mij elke keer opnieuw op aanspreken.

De heer **Houwers** (Houwers):

De heer Madlener typeert een bepaalde bevolkingsgroep. Dat is inderdaad niet de enige groep – dat deel ik met de Staatssecretaris – hoewel ik nu weer een berichtje lees op RTV Oost dat er gisteren in Almelo weer een incident was met een persoon van 25 jaar met een getint uiterlijk. Is de Staatssecretaris bereid om misschien wat minder logische alternatieven te bekijken? Ik weet bijvoorbeeld dat de politie bezig is met een inventarisatie van plekken waar camera's hangen. Dan kun je langs zo'n busroute zien wie daar gelopen hebben. Het gaat mij erom dat we in overleg met Veiligheid en Justitie proberen om de pakkans zo groot mogelijk te maken. Wil de Staatssecretaris nog eens daarnaar kijken en kunnen wij er dit najaar, of welke termijn zij ook daarvoor nodig heeft, nog eens over spreken? Wij gaan er met elkaar nog over spreken. Blijkbaar is er nu zo'n initiatief bij de politie tot inventarisatie van particuliere camerabeelden. Is het denkbaar dat we die ook meenemen?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Er zijn twee dingen die ik daarover moet zeggen. Ten eerste is en blijft de openbare orde, zeker in die situatie, een bevoegdheid van het lokaal bestuur. We hebben dat in dit land op die manier geregeld. Een heleboel van de mensen hier hebben hun eigen kanalen om er vervolgens op toe te zien dat daar de dingen gebeuren die moeten gebeuren. Wij nemen dat

niet over. In de gesprekken die wij voeren, kunnen we wel bekijken hoe we bijvoorbeeld best practices verder kunnen uitwisselen en wat er wel en niet werkt. Als bijvoorbeeld dit type aanpak werkt, dan kan ik mij heel goed voorstellen dat we dat een keer op de agenda zetten voor een van onze landelijke overleggen. We zeggen echter niet vanuit Den Haag aan het lokale bevoegd gezag, waarbij ook de politie zit: gij zult het zo gaan doen. Dan moeten we het heel anders organiseren in dit land.

Er is sprake van regie en centrale coördinatie. We werken samen met V en J. Daarbij hebben we het Rijk, decentrale overheden en de ov-sector gezamenlijk nodig op drie sporen, te weten een dadergerichte aanpak, een gebiedsgerichte aanpak en een slachtoffergerichte aanpak. Bij de laatste aanpak gaat het erom hoe we slachtoffers zo veel mogelijk kunnen steunen, als er dingen misgaan. We hebben in de afgelopen tijd een paar keer met elkaar overlegd. Het is goed om na het zomerreces weer hierover te spreken. Ik begrijp dat we het er nu over hebben, dus ik wil daar niets aan afdoen; we spreken er terecht lang over. U hebt mij gevraagd om na de zomer samen met de Minister van V en J hierover met de Kamer te spreken. Dat lijkt mij heel goed. Dan kunt u horen wat V en J doet, wat de lokale overheden doen en hoe bijvoorbeeld de politie daarin samenwerkt. We kunnen dan al die onderwerpen aan de orde stellen.

De heer **Houwers** (Houwers):

Is het denkbaar dat we in dat overleg met de Staatssecretaris en met de Minister van V en J ook dat idee van de inventarisatie van de camera-beelden meenemen?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik kijk wat ik daarover nog op papier kan krijgen. Dat weet ik niet helemaal zeker. Wij hebben zelf ook camera's op stations en dergelijke, dus wij zijn daarmee in de weer. Ik kijk er even naar.

Het fietsparkeren is een belangrijk onderwerp. Er zijn in dit geval veel meer plaatsen nodig dan waarvoor we budget hebben. Dat is kort en goed het probleem. We hebben tijdens een eerder debat heel goed gehoord en meegenomen wat de Kamer heeft gezegd: kijk naar efficiencybesparingen en kijk ook naar innovatieve oplossingen. We hebben met het budget voor het huidige actieplan bijna alles verplicht, maar er zijn nog heel veel projecten die dan geen geld krijgen. Ik heb aangegeven dat ik in overleg met andere partijen zal zoeken naar een oplossing. Ik stel voor dat ik in het najaar daarop terugkom bij de Kamer. Het is belangrijk dat we dat nooit alleen doen. Als we iets gaan doen, dan doen we dat bij voorkeur en eigenlijk uitsluitend samen met anderen, omdat de verantwoordelijkheid voor een belangrijk deel op lokaal niveau ligt. Gelet op wat de andere overheden hier laten zien, ben ik wel optimistisch dat dat moet kunnen lukken.

De **voorzitter**:

Ik constateer dat er behoefte is aan een tweede termijn. Ik gun u allen nog een paar minuten plus een interruptie.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Voorzitter. Ik wil even terugkomen op de mobiliteitskaartaanbieders. Ik denk niet dat we er nu helemaal uit komen. Het is een feit dat die diensten niet tot stand zullen komen om een deur-tot-deurreis aan te bieden met één betaalbewijs. Ik vind dat echt heel jammer. Daarmee schieten we tekort. Daarmee realiseren we niet meer reizigers in het openbaar vervoer. Door het aanbieden van deze diensten zou het openbaar vervoer juist aantrekkelijker worden gemaakt. Ik vraag aan de Staatssecretaris welke artikelen in de concessie dit verhinderen, want dat is mij niet duidelijk. Ik ga mij erop bezinnen wat ik in de toekomst zou kunnen doen. Ik ga in

ieder geval verder onderzoeken wat er zou moeten gebeuren om dit toch mogelijk te kunnen maken, maar dat is mijn eigen zoektocht.

Ik had een vraag gesteld over het Besluit personenvervoer 2000. Er wordt een regeling opgenomen om met één elektronisch betaalbewijs met het gehele openbaar vervoer te kunnen reizen. Het doelgroepenvervoer zou een uitzondering zijn, want daaraan wordt die verplichting niet opgelegd terwijl we het vervoer juist willen ontschotten. Ik vraag mij af hoe dat zit. Kan de Staatssecretaris dat nogmaals toelichten?

Ik kom bij de taximarkt. Ik weet dat die ov-tafels er zijn. Men bekijkt ook in de regio's hoe je kunt komen met verbeteringen in die deur-tot-deurreis. De vervoerders en de overheden bekijken ook hoe ze innovatieve concepten een plaats kunnen geven. We hebben het ook altijd over de taxi. De taxi is niet voor niets onderdeel van dit debat, want het is openbaar vervoer. Het is waarschijnlijk het enige openbaar vervoer dat niet wordt gesubsidieerd of waar geen belastinggeld bij hoeft omdat het zelfstandig is, maar het is onderdeel van de deur-tot-deurreis, van het openbaar vervoer. Kan de taxibranche ook een plekje krijgen aan deze overlegtafels? De branche kan daarin ook een rol vervullen. We hebben het altijd over de fiets, maar de taxi zou veel meer een rol kunnen spelen als we die markt wat meer opengooien.

Ik heb nog geen antwoord gehad over dat zinloze theorie-examen dat chauffeurs moeten afleggen, dat in feite grotendeels een herhaling is van het theorie-examen bij het rijbewijs B. Kunnen we dat niet gewoon afschaffen? Vanuit de branche hoor ik er ook geen enthousiaste reacties op, dus volgens mij kunnen we er gewoon een streep door zetten. Volgens mij zouden we al heel lang kijken naar de ondernemersvergunning. Kunnen we daar niet wat sneller naar kijken? Kunnen we de chauffeurskaart en de ondernemerskaart niet in elkaar schuiven? Chauffeurs betalen daar nu € 1.200 of € 1.400 voor. Dat is waanzin voor een papertje dat niet meer behelst dan de vog. We zijn nu anderhalf jaar verder. Kunnen we dat niet veel sneller veel simpeler maken, zodat de taximarkt toegankelijker wordt voor nieuwe mensen die daar graag willen werken? Volgens mij is het een prachtig beroep.

**De voorzitter:**

Mevrouw De Boer, uw laatste punt, kort.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik kan u helemaal tegemoetkomen. Volgens mij waren dit mijn punten.

**De voorzitter:**

Het is zeldzaam, maar het is mooi!

De heer **Madlener** (PVV):

Voorzitter. De veiligheid van de buschauffeurs en de passagiers blijkt wekenlang niet gehandhaafd te kunnen worden in Almere. Iedereen, alle Nederlanders die de krant lezen, zien dat de overheid niet optreedt. Er wordt niemand opgepakt en de burgemeester zegt dat hij moet praten met de jongeren, terwijl het echt onacceptabel gedrag is dat gelijk in de kiem gesmoord moet worden. Het kan toch niet zo zijn dat de Almeerder niet eens meer in de bus kan stappen of dat de buschauffeurs moeten gaan staken en dat het vanuit Den Haag doodstil blijft? Ik ben het eens met alle mooie woorden die de Staatssecretaris hier spreekt. Maar wat er de afgelopen weken is gebeurd tijdens de ramadan – die schijnt er ook mee te maken te hebben – moet natuurlijk nooit meer gebeuren. Het moet geen signaal zijn aan al die Marokkaanse straatterroristjes: ach, ga je gang maar, ga maar een paar ruiten van bussen bekogelen. Het lijkt wel een soort sport te worden. Je ziet dat het overal plaatsvindt. Dat is gewoon kopieergedrag. Die gastjes zitten naar de tv te kijken en zien in de Gazastrook lekker iedereen met stenen gooien. Dit is gewoon straat-



reurgedrag. We kunnen hierover gaan vergaderen, maar het is allemaal gebeurd en het wordt niet aangepakt. Er is niemand opgepakt. De burgemeester komt met slappe verhalen, maar die kan niet naar huis worden gestuurd. Die man heeft toch totaal gefaald? Al die Marokkanen lachen zich toch helemaal dood om de Nederlandse samenleving?

De **voorzitter**:

Mijnheer Madlener, het wordt zo langzamerhand wel een beetje ingewikkeld. U kwalificeert de burgemeester, u benoemt hoe hij functioneert enzovoorts. Ik begrijp dat u dat doet ...

De heer **Madlener** (PVV):

Ik spreek de burgemeester hier aan als instituut.

De **voorzitter**:

Maar hij kan zich hier niet verdedigen.

De heer **Madlener** (PVV):

Hij heeft wekenlang de kans gehad om dit aan te pakken, maar hij doet het niet. Ik heb net nog even bekeken wat hij heeft gedaan. Het enige wat ik heb kunnen vinden, is: we moeten gaan praten met die jongeren. Dat is toch te gek voor woorden? Welk signaal gaat nou daarvan uit? Ik denk dat die Marokkanen zich helemaal rot lachen en denken: die stomme Nederlanders laten het allemaal maar gebeuren. Daarom wil ik een adequate aanpak. Zet er desnoods iemand neer met een hond. Als je zo'n gast een ruit met een stoeptegel ziet bekogelen, dan laat je die hond maar los; dan pak je ze wel. Je moet ze gelijk pakken en ze er niet mee weg laten komen. Iedereen komt er constant mee weg en de politiek doet niets of kijkt weg. Ik heb nog een voorbeeld genoemd. In Rotterdam heeft een collega van mij met zijn tas een Marokkaan op zijn scooter een mep gegeven, terecht. Dan reageert de PvdA: misschien moeten we ze een stageplek aanbieden. Dit loopt toch uit de hand op deze manier? Dat probeer ik hier aan de orde te stellen. Wij vinden het allemaal belangrijk dat buschauffeurs hun werk veilig kunnen doen. Maar als het erop aankomt, laten we het toch weer een beetje lopen. Dat vind ik jammer. Ik wacht de aanpak af van Van der Steur en deze Staatssecretaris, maar ik heb genoeg ideeën daarover. Ik zal hier ermee blijven komen totdat we die gasten echt gaan aanpakken.

De **voorzitter**:

De heer Van der Steur is Minister van Veiligheid en Justitie.

De heer **Houwers** (Houwers):

Voorzitter. Ik houd het kort. Ik wil de Staatssecretaris bedanken voor de beantwoording. Anders dan de heer Madlener heb ik de indruk dat zij het socialeveiligheidsprobleem wel degelijk ziet en er op een adequate manier tegen wil optreden dat buschauffeurs hun werk niet kunnen doen. We zullen er zeker nog een keer over spreken in aanwezigheid van de Minister van Veiligheid en Justitie.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Voorzitter. Het lijkt mij goed dat ik nog even een heel kleine feitelijke correctie toepas op het betoog van de heer Madlener. Ik kan ernaast zitten, maar bij mijn weten heeft niet de PvdA na het incident in Rotterdam een pleidooi gehouden voor stages.

De heer **Madlener** (PVV):  
Het was de SP.

De heer **Hoogland** (PvdA):  
De SP heeft er iets over gezegd wat meer in de buurt kwam. Dat laat ik geheel aan de SP. Het is wel goed om te weten dat de heer Madlener kennelijk nog lid is van Leefbaar Rotterdam, want hij had het over een partijgenoot van hem.

De heer **Madlener** (PVV):  
Nee, een collega.

De heer **Hoogland** (PvdA):  
Een collega. Dan is die band in ieder geval helemaal duidelijk. Het is altijd goed om dat te weten.  
Daarnaast merk ik op dat het stenen gooien voornamelijk op de Westelijke Jordaanoever plaatsvindt en niet in de Gazastrook. Dat is ook nog een feitelijke correctie op het verhaal van de heer Madlener.  
Ik dank de Staatssecretaris voor de antwoorden over de punten waarover dit overleg vandaag ging. Ik stel met enige teleurstelling vast dat het zo lang duurt om die proef met single check-in/check-out te doen, maar ik vrees dat we daar weinig aan kunnen doen. Kan de Staatssecretaris nog concreet ingaan op de vraag wanneer die proef van start gaat? Er zou dit najaar een brief komen over de aanpak en het overleg met ACM. Is eind 2017 nog steeds de datum waarop wordt besloten om wel of niet over te gaan tot single check-in/check-out?  
Mevrouw De Boer heeft al veel gezegd over de open ov-data. Wij zien de volgende stappen met genoeg tegemoet.

De heer **Van Helvert** (CDA):  
Voorzitter. Ik heb nog drie korte vragen. Het was een heel snelle interruptie, dus ik vraag het nog eens. Kan de Staatssecretaris nog iets zeggen over de 16 miljoen die vorig jaar werd binnengehaald door de Nederlandse Spoorwegen door fout, te laat of niet uitchecken? Is dat bedrag nog steeds zo groot en wat gebeurt ermee? We krijgen nu een signaal als we niet uitchecken, wat het CDA heel goed vindt.  
De VVD had het in tweede termijn al over de drempels om taxichauffeur te worden. De VVD is wel heel rigoureuus en zegt: als we het allemaal schrappen en wegdoen, dan ben je zo taxichauffeur. Ik vind het goed dat er een gezonde drempel is om taxichauffeur te worden en dat daaraan ook voorwaarden verbonden zijn. Ik ben het wel met mevrouw De Boer eens dat die geüpdatet moeten kunnen worden en dat de bedragen die Kiwa vraagt om vergunningen uit te schrijven kostendekkend moeten zijn. Als een bepaalde vergunning € 1.500 kost, vraag ik mij af of dat kostendekkend is. Wat moet er allemaal niet aan werk verzet worden om tot € 1.500 aan kosten te komen?  
Ik hoorde de Staatssecretaris iets zeggen over het fietsparkeren. Ik heb er in eerste termijn niet over gesproken, maar ik vind het wel een punt. We weten dat er eigenlijk niet genoeg publiek geld is om daarvoor iets te creëren. Hoe denkt de Staatssecretaris erover om private partijen daarbij te betrekken? Het autoparkeren is ook heel vaak een zaak van private partijen. Het is toch wat raar om de Nederlandse Spoorwegen subsidie te geven voor fietsparkeren, terwijl in hun strategie staat dat het hun corebusiness is om treinen te laten rijden. Ik begrijp de reden, maar is het toch niet aardig om erover na te denken of private partijen hierbij een rol kunnen spelen?

De **voorzitter**:  
Ik neem aan dat de Staatssecretaris onmiddellijk kan antwoorden in tweede termijn.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Voorzitter. Dat zal ik doen.

Mevrouw De Boer vraagt waar het voorstel van de mobiliteitskaartaanbieders ingrijpt op de concessie. Deur tot deur kan al met één betalingsbewijs, alleen niet met alle kortingsproducten van de vervoerder. Daar gaat de discussie over. Dat grijpt gewoon in op de gehele concessiesystematiek, niet per se op één artikel. Met de concessie geven wij een vervoerder het voorrecht om bepaalde kortingen alleen aan zijn klanten uitdelen. Als de vervoerder als het ware wordt verplicht om die kortingen altijd door te voeren, ook voor andere klanten, dan verliest hij daarmee feitelijk dat bijzondere voorrecht binnen de concessie. Het voorstel grijpt daarop in. Dat is steeds afgewogen in alle onderzoeken. Het is ook afgewogen door ACM.

Wat kunnen we nu aan experimenten doen met het doelgroepenvervoer, de taxi en dergelijke? Ik wil daar heel graag mee aan de slag. Er zijn heel veel schotten, ook binnen het ov, bijvoorbeeld in het doelgroepenvervoer en het taxivervoer. Het geldt zelfs voor het nadenken over bijvoorbeeld het gebruik van elektrische fietsen en dergelijke. Ik hoop dat we in de toekomst naar een heel andere benadering gaan, veel meer gericht op de reiziger: wat heeft hij of zij nodig en wat kan helpen om mensen letterlijk mobiliteit te bieden? We trekken samen met de collega van VWS op om te kijken naar mogelijke innovaties in het doelgroepenvervoer, het taxivervoer en andere vormen van vervoer. De gemeente Amsterdam is er nu bijvoorbeeld mee bezig. Die is met zogenaamde vervoerlabs aan de slag. Dat zijn integrale kleinschalige experimenten waarbij de gebruiker centraal staat en doelgroepenvervoer en ov in elkaar overvloeien. We hebben een verkenningsstudie Anders Benutzen in Noord-Nederland gestart. Daarbij wordt ook gekeken naar bijvoorbeeld het betrekken van het Wmo- en het leerlingenvervoer en het openbaar vervoer. We zullen daarmee op termijn verder aan de slag moeten. Voor straattaxivervoer zijn nu geen nieuwe innovatieve ideeën ingediend, ook niet buiten de regelgeving om, die kunnen rekenen op draagvlak in de steden. Op het moment dat mensen zich melden – dat blijft ook zo onder het motto «frappez toujours» – moeten we daarvoor steeds opnieuw mogelijkheden zoeken.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd of de taxibranche ook in het NOVB zit. Dat gaat vooral over de ov-chipkaart en is niet van toepassing op taxi's. Mochten er zaken zijn die raken aan de taxibranche, dan kan en zal de branche ook worden uitgenodigd.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik bedoelde niet het NOVB. Dat gaat puur over de techniek van de ov-chipkaart. Het gaat om de ov-tafels met de concessiehouders en vervoerders.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Als er thema's op de agenda staan die de taxibranche raken, dan kan de branche uitgenodigd worden. Dat lijkt mij prima.

De heer Van Helvert vroeg wanneer de taxiregels worden geüpdatet. Die update vindt nu plaats. De eerste vereenvoudiging hebben we al achter de rug per 1 januari 2016. Een tweede vereenvoudiging per 1 januari 2018 wordt nu uitgewerkt. Het wijzigen van die regelgeving kost ook tijd.

De heer Van Helvert en mevrouw De Boer hebben gevraagd of er kan worden gekeken naar de samenhang tussen het afschaffen van de ondernemersvergunning en het eventueel samengaan van de ondernemerskaart en de chauffeurskaart. Dat is interessant. We zijn daarmee bezig onder het motto: simpeler waar het simpel kan. En goedkoper, maar die twee dingen hangen heel vaak verrassend goed samen.

De heer Hoogland vroeg naar de proef met single check-in/check-out. Ik kom daarop terug in de brief in september. Dan kan ik beter vertellen wat het reële tijdspad is.

De stand van zaken met betrekking tot incomplete transacties ...

**De voorzitter:**

Mevrouw De Boer kan het toch niet laten en heeft nog één vraagje, maar daarna houdt zij er gewoon mee op.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik vroeg naar de zin en de onzin van dat chauffeursexamen, dat theorie-examen om taxichauffeur te worden. Er is een giga overlap met rijbewijs B. Volgens mij is het compleet overbodig en moeten we daarvan af. Volgens mij wil de branche dat ook.

Staatssecretaris **Dijksma:**

De branche is weleens wat wisselend in haar signalen over dit soort dingen. Vaak worden al die drempels ook gebruikt om de markt een beetje kleiner te houden. Wij kijken er breed naar. Ik ben bereid om dit goed te bekijken en dat ook breder te doen. Toen ik eerder een aantal dingen afschafte, merkte ik dat daar ook onmiddellijk commentaar op kwam. Soms is dat verrassend, maar het gebeurt dan toch. We willen er met elkaar voor waken dat we straks discussies krijgen dat de chauffeurs niks kunnen. Ik zeg dat meer tegen de branche via u, voorzitter, dan tegen de Kamer.

De heer Van Helvert vroeg naar de incomplete transacties. Het nieuwe onderzoek is gestart en wordt in het derde kwartaal van dit jaar afgerond. Als het percentage boven de 1 blijft, komen er aanvullende maatregelen. Hij heeft gevraagd wat er met het geld gebeurt. Dat moet ten goede komen aan de reizigers. Voorbeelden daarvan zijn gratis treinreizen voor kinderen tot 12 jaar en het vergemakkelijken van het terugvragen van het geld bij de check-out die is vergeten.

De heer Van Helvert heeft gevraagd of ook private partijen kunnen meebetalen aan het fietsparkeren. We bekijken dit onderwerp breed. We kijken ook samen met de consumentenorganisaties naar oplossingen. Het is op dit moment lastig voor private partijen om mee te doen, omdat er een goede businesscase in moet zitten. Het fietsparkeren is vaak de eerste 24 uur gratis, dus dan wordt het al minder interessant. Op het moment dat men zich meldt en er wel een interessante businesscase is, sta ik daar altijd open voor. Dat moet dus zeker kunnen. Ik zie op dit moment echter nog niet dat heel veel mensen zich daarvoor al warmlopen.

**De voorzitter:**

Wellicht de heer Hoogland wel, want hij heeft een vraag hierover.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik heb er wel ideeën over. Je zou commercie en fietsenstallingen kunnen combineren. Ondernemers zouden op andere manieren een verdienmodel kunnen toepassen op iets wat aan de stalling gerelateerd is. Zo'n stalling genereert loop, loop betekent mensen en mensen kopen allerlei spullen op het station. Als je een deel van die commercie kunt relateren aan de fietsenstalling, is dat een manier om ondernemers te interesseren. Ik zou van de Staatssecretaris nog een keer een brief krijgen over creatieve oplossingen om de prijs van de stalling te drukken en over andere financieringsmogelijkheden. Neem dit dan ook mee, zou ik zeggen. Ik vind het zelf een heel goed idee.

Staatssecretaris **Dijksma:**

Ja, ik merk het. De ideeën die je zelf heel goed vindt, zijn vaak de beste ideeën; ik herken het. Ik kom op het hele thema van het fietsparkeren

terug, inclusief mogelijke innovaties of financieringsstromen. Helder is dat zowel het Rijk als de regionale overheden en de vervoerders voor een belangrijk deel zelf aan de lat zullen staan om dit probleem zo goed en zo kwaad mogelijk op te lossen. Ik kom er zeker op terug en neem dan deze kwesties mee.

Laten we zo snel mogelijk na de zomer verder spreken over het heel brede thema van de sociale veiligheid. Het is belangrijk dat we iets laten zien, maar niet zozeer met grote woorden. Ik ben daar minder van; ik ben meer van het stevig handelen. Uiteindelijk zullen de mensen voor wie we dit allemaal doen daar het meest aan hebben. Laten we in het najaar weer praten over nieuwe ideeën en ook over wat we hebben gedaan om dit onderwerp steviger op de kaart te zetten. Volgens mij zijn wij het er allemaal over eens dat dat nodig is, maar niemand hier heeft een patent op de morele verontwaardiging. Ik denk dat we die allemaal breed voelen. Zo zie ik het in ieder geval.

**De voorzitter:**

We zijn aan het eind gekomen van dit algemeen overleg. Rest mij nog een drietal toezeggingen te noemen:

- In september ontvangt de Kamer informatie over een eventueel vervolg op het experiment single check-in/check-out.
- Voor de begrotingsbehandeling informeert de Staatssecretaris de Kamer over het toetsingskader voor langeafstandsbusvervoer.
- In het najaar informeert de Staatssecretaris de Kamer nader over de resultaten van het overleg met decentrale overheden over fietsparkeeren bij stations. Daar zitten inderdaad de innovaties enzovoorts bij.

**De heer Madlener (PVV):**

Ik vraag graag een VAO aan.

**De voorzitter:**

We zullen dit verzoek doorgeleiden. Het VAO wordt ongetwijfeld nog voor het zomerreces, vermoedelijk volgende week donderdag, gepland.

Ik bedank de Staatssecretaris en haar ambtelijke staf voor hun aanwezigheid, de mensen op de publieke tribune, de mensen die het debat volgden via het internet, de stenograaf, de bodes en natuurlijk de woordvoerders.

Sluiting 18.01 uur.