

Vergaderjaar 2014–2015

**34 042****Wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met de invoering van delegatiebepalingen voor de regulering van het systeem van vervoersbewijzen, betaalwijzen en betaaldienstverlening in het openbaar vervoer****Nr. 5****VERSLAG**

Vastgesteld 5 november 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

<b>Inhoudsopgave</b>	<b>blz.</b>
Inleiding	2
<i>Strekking van het voorstel</i>	2
<i>Aanleiding</i>	3
Het huidige OV-chipkaartsysteem	3
Knelpunten	3
<i>Ondersteuning van de ontwikkeling van nieuwe betaalmethoden voor openbaar vervoer</i>	3
Gekozen instrumentarium	5
<i>Reikwijdte regelgevende bevoegdheden</i>	5
<i>Regels in het belang van reizigers op basis van artikel 30, tweede lid</i>	5
<i>Regels met betrekking tot de markt van betaaldienstverlening in het openbaar vervoer op basis van artikel 30a</i>	6
<i>Toezicht</i>	6
Verhouding zelfregulering en gebruik regelgevende bevoegdheden	6
Relatie met andere wet- en regelgeving	8
Effecten	8
Internetconsultatie	8
Artikelsgewijs	9
<i>Artikel I, onderdeel C (artikel 30d)</i>	9
<i>Artikel II</i>	9
Overig	9

## **Inleiding**

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de het voorstel tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met de invoering van delegatiebepalingen voor de regulering van het systeem van vervoersbewijzen, betaalwijzen en betaaldienstverlening in het openbaar vervoer.

De leden van de VVD-fractie constateren dat volgens het wetsvoorstel bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels kunnen worden gesteld aan concessieoverstijgende onderdelen in het systeem van vervoersbewijzen, betaalbewijzen en betaaldienstverlening in het openbaar vervoer. Beoogd wordt het belang van de reiziger in een toegankelijk en gebruiksvriendelijk openbaar vervoerssysteem en het belang van interoperabiliteit tussen verschillende concessiegebieden en vervoerssystemen te borgen.

In een systeem waarin we te maken hebben met een monopolist op 80% van het spoor en waarbij er dus nauwelijks sprake is van marktwerking, is het volgens deze leden te billijken dat de Staatssecretaris doorzettingsmacht krijgt waar het gaat om betaalsystemen, de uitgifte, de kwaliteit en de functionaliteit van vervoerbewijzen, de informatievoorziening en de klachtenprocedure. Indien er voor 100% sprake is van marktwerking, en de leden van de VVD-fractie hopen dat dit in de toekomst het geval zal zijn, kan de voorgetelde wetgeving wat deze leden betreft vervallen. Immers, de markt zal dit zelf regelen, omdat er prikkels ontstaan om zoveel mogelijk reizigers het openbaar vervoer in te trekken. Hieruit vloeit automatisch voort dat de vervoerders de reiziger in de betaalsystematiek zo optimaal mogelijk bedienen.

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Deze leden ondersteunen de strekking van de wetswijziging, maar hebben er nog wel enkele vragen over.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Deze leden vinden het positief dat hiermee middels een algemene maatregel van bestuur regels kunnen worden gesteld waarmee problemen die door de reiziger worden ervaren met de OV-chipkaart sneller worden opgelost.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Zij hebben hierover nog enkele vragen.

Het lid van de fractie 50PLUS/Klein heeft met belangstelling kennisgenomen van de verschillende stukken omtrent het wetsvoorstel en heeft daarover een aantal vragen.

### *Strekking van het voorstel*

De leden van de VVD-fractie vragen wat er op pagina 1 van de memorie van toelichting precies bedoeld wordt met nationale belangen die de vervoersconcessies overstijgen. Zij krijgen graag een toelichting van de regering op dit punt.

## *Aanleiding*

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de huidige wetgeving de regering te weinig instrumenten biedt om de nagestreefde doelen te kunnen bereiken. Deze leden vragen waarom de regering aanvankelijk af heeft gezien van de nu voorgestelde delegatiebepalingen.

## **Het huidige OV-chipkaartsysteem**

De leden van de VVD-fractie lezen op pagina twee van de memorie van toelichting dat wordt gesteld dat het noodzakelijk is dat Trans Link Systems (TLS) de enige partij is die het betalingsverkeer regelt voor vervoerders. Is het mogelijk dat er nog een partij ontstaat die de werkzaamheden van TLS verricht, zoals bijvoorbeeld in de telefoniemarkt? Zo nee, waarom niet en hoe is dit in het buitenland geregeld? TLS verwerkt transacties, int geld van kaarthouders, bewaakt het rendement op het totale geldbedrag op OV-chipkaarten en geeft OV-chipkaarten uit. Waarom wordt aan TLS deze bevoegdheid toegekend en wie controleert TLS? Wat is momenteel de wettelijke grondslag van TLS en hoe gaan we grensoverschrijdende vervoersbewijzen regelen?

## **Knelpunten**

De leden van de VVD-fractie vragen of met het wetsvoorstel beoogd wordt de op pagina drie en vier van de memorie van toelichting genoemde problemen op te lossen. Zij vragen ook waarom reizen op rekening niet genoemd wordt. Verder vragen deze leden hoe de regering wil borgen dat nieuwe technieken de OV-chipkaart kunnen vervangen en hoe de openbare toegankelijkheid van informatie over aantallen reizigers geborgd wordt. De leden van de VVD-fractie ontvangen graag een toelichting over de wijze waarop dit wetsvoorstel daaraan tegemoet komt.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de problemen die vervoerders hebben met TLS, genoemd op pagina vijf van de memorie van toelichting (de hoogte van tarieven, het gebrek aan transparantie, het gebrek aan onderhandelingsmacht voor vervoerders en het gebrek aan toegang tot dienstverlening), middels dit wetsvoorstel worden opgelost. Deze leden vragen of de Autoriteit Consument en Markt (ACM) hierin een rol zou kunnen krijgen. De leden van de VVD-fractie willen graag dat nieuwe aanbieders kilometers kunnen in- en verkopen. Hoe wordt dit in het wetsvoorstel geborgd? Hoe en waar krijgen deze aanbieders een plaats aan een overlegtafel?

De leden van de PvdA-fractie lezen in de memorie van toelichting dat voor vier van de vijf concessieoverstijgende knelpunten voor reizigers nog geen oplossing is gevonden en dat er bovendien knelpunten zijn op het gebied van het beschikbaar stellen van informatie aan overheden en op het gebied van de betaalmarkt OV-chipkaart. Deze leden verzoeken de regering om per knelpunt aan te geven op welke wijze de voorgestelde delegatiebepalingen kunnen bijdragen aan een oplossing voor dat knelpunt en daarbij ook aan te geven op welke termijn het knelpunt tot het verleden zou kunnen behoren.

## *Ondersteuning van de ontwikkeling van nieuwe betaalmethoden voor openbaar vervoer*

De leden van de VVD-fractie vragen hoe geborgd wordt dat het betaalsysteem in het openbaar vervoer toegankelijk blijft voor nieuwe ontwikkelingen, nieuwe aanbieders van OV-betaalsystemen, abonnementen en reizen, indachtig de motie-Dik-Faber/De Boer (Kamerstuk 23 645, nr. 553)

over de toegankelijkheid van de OV-chipmarkt. Kan de regering aangeven hoe ze deze motie heeft uitgewerkt in het wetsvoorstel?

De leden van de PvdA-fractie vragen of de nu voorgestelde nadere regels systeemneutraal geformuleerd zijn. Zij bedoelen hiermee of het zo is dat de regels direct te relateren zijn aan de OV-chipkaart als betaalmiddel of dat ze ook nog bruikbaar zijn als in de verre toekomst een andere betaalmethode zou worden ingevoerd, zoals dat besproken wordt in paragraaf 4.4 van de memorie van toelichting.

De leden van de SP-fractie merken op dat het wetsvoorstel voornamelijk ingaat op de OV-chipkaart. Deze leden vragen daarom of dit wetsvoorstel ook nog voldoet wanneer er nieuwe vormen van betalen voor het openbaar vervoer komen, naast of in plaats van de OV-chipkaart.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen op welke wijze de motie-Dik-Faber/De Boer (Kamerstuk 23 645, nr. 553) over de transformatie richting «OV-chip 2.0» is verwerkt in dit wetsvoorstel. In deze motie wordt onder meer gevraagd dat TLS het OV-chipkaartplatform opent zodat ook aanbieders van andere betaalsystemen, zoals «Touch & Travel», efficiënt gebruik kunnen maken van bestaande controle en in- en uitcheckapparatuur. Hieraan lijkt dit wetsvoorstel tegemoet te komen. Genoemde leden vragen of het klopt dat met dit wetsvoorstel TLS en overige vervoerders verplicht worden mee te werken aan de landelijke uitrol van Touch & Travel.

De leden van de ChristenUnie-fractie wijzen erop dat genoemde motie ook vraagt een systeem van roaming mogelijk te maken onder toezicht van de ACM. Op deze manier kan elke partij die vervoer wil aanbieden, capaciteit inkopen en/of verrekenen bij openbaar vervoerbedrijven en is daarbij vrij om deze ingekochte capaciteit aan te bieden tegen zelf vorm te geven reisproducten en prijzen, zoals kilometerbundels met een tarief voor trein, tram en bus. Deze leden hebben de indruk dat voorliggend wetsvoorstel dergelijke roaming nog niet mogelijk maakt en dat daarmee nog steeds vervoerders de tarieven en abonnementsvormen bepalen. Concessieoverstijgend kunnen weliswaar door regelgeving bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels worden gesteld over deze tarieven, maar genoemde leden hebben de indruk dat het hier alleen gaat over acceptatie van bepaalde landelijke reisproducten en afspraken over de systematiek van het berekenen van tarieven (de portfolio), maar dat dit nog niet landelijk roaming mogelijk maakt waarbij de mobiliteitsdienstverlener vrij is zijn eigen reisproducten samen te stellen. Genoemde leden vragen waarom het principe van roaming zoals gebruikelijk is in de telecomsector niet in het wetsvoorstel is opgenomen, zoals gevraagd in genoemde motie. Deze leden wijzen in dit verband op bepalingen in de Telecommunicatiewet (artikel 6a.6 en volgende) die zij nog niet terugzien in voorliggend wetsvoorstel. Genoemde leden vragen waarom de eis om mee te werken aan verkoop op groothandelsbasis (artikel 6a.6 lid 2d) en open toegang tot technische interfaces (artikel 6a.6 lid 2e) niet zijn opgenomen in het wetsvoorstel.

Concreet is de vraag van de leden van de ChristenUnie-fractie: kan een grote landelijke supermarktketen of een reizigersorganisatie met deze nieuwe wet in de hand ontstaan en zich op de markt begeven als «mobiliteitsprovider» en hiertoe bij alle vervoerders vervoerscapaciteit inkopen, waarbij alle vervoerders verplicht zijn hieraan mee te werken en de ACM toezicht houdt op eerlijke prijsvorming? Kan deze «mobiliteitsprovider» vervolgens onafhankelijk van deze vervoerders eigen abonnementsvormen maken en verkopen waarbij deze partij de reisdata ontvangt en de

vervoerder alleen geanonimiseerd ziet dat er een reis is gemaakt met een reisproduct van deze mobiliteitsaanbieder?

## **Gekozen instrumentarium**

### *Reikwijdte regelgevende bevoegdheden*

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de reikwijdte van de samenwerking in het Nationaal Openbaar Vervoerberaad (NOVB) niet volledig samenvalt met de mogelijkheden die het voorliggende voorstel schept om uiteindelijk tot regelgeving over te gaan. Deze leden vragen zich af op welke terreinen wel wordt samengewerkt, maar geen bevoegdheid voor de Staatssecretaris wordt gecreëerd. Zij vragen de regering in te gaan op het vraagstuk waarom voor deze terreinen geen doorzettingsmacht nodig is.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat een uitgangspunt van het wetsvoorstel is dat, waar concessieoverstijgende kwesties van nationaal belang niet of niet tijdig via samenwerking tussen concessiepartijen kunnen worden opgelost, de rijksoverheid vanuit haar stelselverantwoordelijkheid via regelgeving en toezicht de nodige maatregelen moet kunnen afdwingen. In het gewijzigde artikel 30 wordt regelgeving mogelijk gemaakt betreffende de uitgifte, de kwaliteit en de functionaliteit van vervoerbewijzen, de tarieven en vervoervoorwaarden en de informatievoorziening en klachtprocedures met betrekking tot deze onderwerpen. Genoemde leden constateren dat hiermee de concessieoverstijgende kwesties worden beperkt tot zaken die gerelateerd zijn aan tarieven en betaalwijzen. Deze leden vragen of hieronder ook kan worden verstaan een gezamenlijke OV-brede geld-terug-bij-vertraging regeling die geldt voor de hele OV-ketenreis. Ook vragen genoemde leden of via deze bepaling ook het enkelvoudig in- en uitchecken op het spoor kan worden afgedwongen.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren verder dat de reikwijdte van de regelgevende bevoegdheden aansluit bij het huidige OV-chipkaartsysteem met TLS als uitvoeringsorganisatie. De reikwijdte omvat blijkens de memorie van toelichting niet het functioneren van het openbaar vervoer in brede zin. Genoemde leden vragen of het klopt dat in NOVB-verband wel meer OV-brede onderwerpen aan bod komen, en zo ja, waarom het wetsvoorstel hier niet op is aangepast. Zijn er niet ook andere onderwerpen waarvoor concessieoverstijgende regels noodzakelijk of mogelijk wenselijk zijn, zo vragen genoemde leden. Zij wijzen op het feit dat nationale OV-marketing nog onvoldoende van de grond komt. Zij geven in overweging hierover ook een bepaling op te nemen zodat het mogelijk wordt dat concessiepartijen hieraan bijdragen. Ook op het gebied van reisinformatie en het open stellen van informatie via open data is gebleken dat samenwerking niet of langzaam tot stand komt. Is het niet wenselijk, zo vragen deze leden, om hiervoor in de Wet personenvervoer 2000 ook een mogelijkheid te creëren voor nadere regelgeving? Ook wijzen deze leden op de positie van 9292, dat nu tegelijkertijd het loket is voor de Nationale Databank Openbaar Vervoer en de belangrijkste reisinformatieprovider. Is het niet nodig, zo vragen deze leden, om ook het gelijke speelveld van de verschillende reisinformatieproviders beter te verankeren?

### *Regels in het belang van reizigers op basis van artikel 30, tweede lid*

De leden van de VVD-fractie lezen op pagina negen van de memorie van toelichting dat het er in dit wetsvoorstel niet om gaat om de tarieven in het stad- en streekvervoer vast te stellen. Deze leden vragen of dit voor het hoofdrailnet wel het geval is. Hoe verhoudt zich dat tot de

OV-chipkaart die in beide vormen van openbaar vervoer gebruikt kan worden?

De leden van de SP-fractie betreuren dat het wetsvoorstel het niet mogelijk maakt om tarieven van stads- en streekvervoer vast te stellen en dat hiermee het belang van de bevoegdheid van het regionale bestuur boven dat van de reiziger wordt gesteld. Deze leden willen graag een toelichting wat de gevolgen zouden zijn wanneer de mogelijkheid van het vaststellen van tarieven wel zou worden opgenomen in het wetsvoorstel. De leden van de SP-fractie vragen welke andere maatregelen worden genomen om te voorkomen dat er te grote tariefverschillen ontstaan tussen de verschillende concessiegebieden. Deze leden vragen verder of er is overwogen om een maximumtarief vast te stellen, en zo ja, waarom dat niet is opgenomen in het wetsvoorstel.

*Regels met betrekking tot de markt van betaaldienstverlening in het openbaar vervoer op basis van artikel 30a*

De leden van de VVD-fractie lezen dat op pagina tien van de memorie van toelichting gesproken wordt over het toetreden van nieuwe spelers tot de markt. Deze leden juichen het toe dat andere spelers inzicht moeten krijgen in de vervoersstromen. Worden aanbieders van mobiliteitsdiensten anders dan vervoerders verplicht om toe te treden of gebruik te maken van de diensten van TLS? Hoe krijgen andere mobiliteitsaanbieders inzicht in de vervoersstromen?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat het OV-chip «scheme» uit verschillende levels bestaat. Deze leden vragen om het begrip «betaaldienst» te relateren aan deze levels. Op welk van deze levels kunnen straks meerdere partijen hun diensten aanbieden en kan er dus concurrentie ontstaan tussen verschillende diensten? Gaat het hier om volledige «clearing» en «settlement houses» of moeten betaaldiensten gebruik maken van de backoffice van TLS? Is het met dit wetsvoorstel bijvoorbeeld ook mogelijk dat er een concurrent ontstaat voor TLS met een eigen infrastructuur en backoffice onafhankelijk van TLS. waarbij TLS en deze concurrent worden verplicht data uit te wisselen en vervoerders zelf kunnen kiezen met welk clearing house ze in zee gaan?

*Toezicht*

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de ACM toezichthouder wordt voor nadere regels inzake instellingen die elektronische vervoerbewijzen uitgeven, toegang tot de markt voor betaaldienstverlening in het openbaar vervoer en de verdeling van opbrengsten uit het gebruik van elektronische vervoerbewijzen. Tegelijkertijd is de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) belast met toezicht op de Wet personenvervoer 2000. Deze leden vragen de regering in te gaan waarom meerdere toezicht-houders belast zijn met het toezicht op verschillende onderdelen van het wetsvoorstel. In het verlengde hiervan vragen deze leden in hoeverre de algemene doelstelling van de ACM, te weten het goed laten functioneren van de markt, aansluit bij de doelstelling van het voorliggende voorstel, namelijk publieke dienstverlening garanderen en perverse prikkels en suboptimale resultaten van marktwerking uitsluiten.

### **Verhouding zelfregulering en gebruik regelgevende bevoegdheden**

De leden van de VVD-fractie vinden dat er terughoudend moet worden omgegaan met de bevoegdheid om regels te stellen over de tarieven en de vervoervoorwaarden. De verantwoordelijkheid om tarieven te bepalen

moet zich richten op het stimuleren van een toegankelijk openbaar vervoer, maar de hoogte van de tarieven moet geen onderwerp worden van politieke besluitvorming omdat dan ook het verzoek tot compensatie door de overheid voor de hand ligt. Deze leden vinden dat er grenzen moeten zijn aan de bemoeienis van de overheid, aangezien deze in de vervoersconcessie al voorwaarden stelt. Het doel van het wetsvoorstel moet zijn dat wanneer er problemen zijn met de betaalsystematiek, als deze bijvoorbeeld niet toegankelijk is voor andere partijen of als vervoerders nieuwe ontwikkelingen en systemen in de weg staan, dat de Staatssecretaris dan als systeemverantwoordelijke kan ingrijpen. Het gaat hierbij om verantwoordelijkheden die binnen het NOVB thuishoren.

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de Staatssecretaris in een drietal situaties gebruik zal maken van de in dit voorstel opgenomen bevoegdheid. De aan het woord zijnde leden vragen of de genoemde situaties een uitputtend overzicht zijn, of dat ook andere situaties denkbaar zijn waarbij de Staatssecretaris toch gebruik zal maken van haar bevoegdheid. Deze leden kunnen zich namelijk voorstellen dat voor sommige onderwerpen overleg binnen het NOVB niet opportuun is en de Staatssecretaris dan direct overgaat tot het stellen van nadere regels. Zij vragen de regering hier op in te gaan.

De leden van de PvdA-fractie kunnen zich voorstellen dat de recente geschiedenis – binnen en buiten het overleg in het NOVB – aanleiding geeft om direct nadere regels te stellen en dus niet eerst het overleg aan te gaan met verschillende partijen. Zijn er terreinen waarop de Staatssecretaris inderdaad van plan is, zodra de mogelijkheid daartoe gecreëerd is, nadere regels vast te stellen? Zo ja, welke terreinen zijn dit en op welke termijn leidt dit tot beter openbaar vervoer voor reizigers, zo vragen deze leden de regering.

De leden van de SP-fractie vragen in hoeverre de Staatssecretaris haar nieuwe bevoegdheid in de praktijk ook echt gaat toepassen en daarmee de regio op het OV-chipkaardossier naar zich toehaalt.

De leden van de CDA-fractie constateren dat decentrale overheden en vervoerbedrijven tegenwoordig vaker in overleg tot oplossingen komen. Maar zij zien dat het in enkele gevallen toch nog steeds heel moeilijk lukt om belangentegenstellingen te overbruggen en de (concessiegrensoverschrijdende) reiziger centraal te stellen. De onderhavige wetsaanpassing heeft volgens deze leden op zichzelf al het effect van een stok achter de deur.

Het lid van de fractie 50Plus/Klein is van mening dat het goed is dat er stappen gezet worden naar een verbetering in de concessieoverstijgende aspecten van het systeem van vervoerbewijzen, betaalwijzen en betaaldienstverlening in het openbaar vervoer. Genoemd lid vindt het echter lastig in te schatten waar precies ja tegen gezegd wordt met deze wetswijziging. Over tijdspad of invulling van de concrete verbeteringen wordt immers niets gezegd anders dan een algemeen uitgangspunt («Algemeen uitgangspunt is dat toepassing van de bevoegdheid om regels te stellen in beginsel achterwege blijft als er binnen redelijke termijn via zelfregulering een oplossing komt.») Wat deze redelijke termijn is, zo geeft de regering aan, is maatwerk en is om die reden niet te duiden. Het lid van de onafhankelijke fractie 50PLUS/Klein is van mening dat dit te vrijblijvend is. Hoe kan de regering deze onduidelijkheid wegnemen? Kan de regering toelichten in welke gevallen de Staatssecretaris wel zal ingrijpen? Is de regering bereid de ontbrekende objectieve, harde criteria voor ingrijpen met (nadere) regelgeving alsnog toe te voegen?



Het lid van de fractie 50Plus/Klein is van mening dat als alles aan zelfregulering wordt overgelaten, verbeteringen vaak lang op zich kunnen laten wachten. Vorig jaar bijvoorbeeld zijn, ondanks het advies van het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (LOCOV), de zogenaamde papieren Keuzedagen door NS afgeschaft. Keuzedagen kunnen door personen van 60 jaar of ouder bij een Voordeelurenabonnement van NS besteld worden. Die Keuzedagen zijn nu alleen in «verchipte» vorm verkrijgbaar. Minstens 53.000 oudere reizigers worden hiervan de dupe. NS zegde schriftelijk toe met een nieuw aanbod te komen: «over de invulling van de alternatieve oplossing voor deze kwetsbare klanten hebben wij inmiddels concrete ideeën». Ondertussen is het meer dan een jaar verder, en nog steeds zijn de concrete ideeën niet «vertaald» in een concreet aanbod. Het is slechts een voorbeeld van wat kenmerkend is voor de «stroperigheid» van de verbeteringen. In hoeverre deelt de regering de mening dat de redelijke termijn hier overschreden is? Wat zou in dit geval wel een redelijke termijn zijn?

### **Relatie met andere wet- en regelgeving**

De leden van de VVD-fractie zijn voorstander van het verdere uitbreiden van het rijden op rekening, in plaats van het gangbare prepaid systeem. Naar aanleiding daarvan hebben deze leden vragen over de bepalingen op pagina zestien van de memorie van toelichting. Indien het systeem van reizen op rekening wordt geïntroduceerd, moet TLS dan een vergunning in het kader van de Wet op het financieel toezicht hebben en valt TLS dan ook onder dit toezicht? Hoe verhoudt zich dit tot de 350.000 zakelijke kaarthouders en slecht zienden die al betalen op rekening? Wat is de huidige rol van TLS bij deze groep en wie heeft bevoegdheden tot het innen van de rekening ingeval van wanbetaling?

### **Effecten**

De op pagina zeventien van de memorie van toelichting genoemde effecten juichen de leden van de VVD-fractie van harte toe. De innovatie met nieuwe technieken, meer transparantie in tarieven voor het betaalverkeer in het openbaar vervoer, de groeiende nieuwe markt van toegevoegde waardediensten en meer transparantie over vervoersprestaties en vervoersstromen passen bij een veranderende openbaar vervoersmarkt waar de leden van de VVD-fractie groot voorstander van zijn. Deze leden vragen of de informatie over vervoersprestaties voor iedereen toegankelijk wordt. Met andere woorden: hoe toegankelijk zijn deze gegevens en voor wie?

### **Internetconsultatie**

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat er in de loop van 2013 en 2014 overleg is gevoerd met de betrokken decentrale overheden, vervoerbedrijven en reizigersorganisaties, in het kader van het NOVB en de Overlegorganen Infrastructuur en Milieu (OIM), alsmede met TLS en de ACM. In de memorie van toelichting wordt geconcludeerd dat hiermee een consultatie heeft plaatsgevonden van alle rechtstreeks betrokken partijen. Genoemde leden missen in dit rijtje de huidige aanbieders van mobiliteitskaarten zoals Mobility Mixx en Radiuz. Genoemde leden vragen waarom er geen overleg met deze partijen is geweest en vragen dit alsnog te doen.



## **Artikelsgewijs**

### *Artikel I, onderdeel C (artikel 30d)*

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat artikel 30d, onderdeel a betrekking heeft op artikel 30, tweede lid. Zij vragen waarom artikel 30d, onderdeel a niet is opgenomen in artikel 30, aangezien er geen samenhang lijkt te zijn met artikel 30d, onderdeel b.

### *Artikel II*

De leden van de CDA-fractie vragen wat de planning is voor de inwerking-treding van de wetswijziging en de eventuele algemene maatregel(en) van bestuur.

## **Overig**

De leden van de CDA-fractie vragen of de Kamer betrokken wordt bij de totstandkoming van lagere regelgeving op basis van alle delegatiebepalingen, bijvoorbeeld via een voorhangprocedure. Graag vernemen zij per delegatiebepaling of, en hoe de voorhangprocedure geregeld zal zijn.

De leden van de CDA-fractie missen in de memorie van toelichting het standpunt van de regering over het rapport van de Commissie Permanente Structuur en Dubbel Opstaptarief in de treinketen. Graag vernemen deze leden of en in hoeverre de adviezen van die commissie zijn overgenomen.

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn blij dat er een regeling komt voor aanbieders van betaaldienstverlening in de nieuwe artikelen 30a t/m 30d. Deze regelgeving wordt echter bij of krachtens algemene maatregel van bestuur uitgewerkt. Om goed te kunnen overzien of deze regelingen voldoende zijn, vragen genoemde leden of een concept van deze algemene maatregelen van bestuur vóór de plenaire behandeling van het wetsvoorstel naar de Kamer kan worden gestuurd.

De leden van de ChristenUnie-fractie merken op dat NS recent alle grootverbruikerscontracten met onder andere Mobility Mixx en Radiuz heeft opgezegd. Op welke wijze voorkomt dit wetsvoorstel dat NS dit eenzijdig kan doen, zo vragen genoemde leden.

De voorzitter van de vaste commissie,  
Van Dekken

De adjunct-griffier van de vaste commissie,  
Tijdink