

Vergaderjaar 2015–2016

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 622

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 juni 2016

Hierbij informeer ik u over een aantal onderwerpen op het gebied van de OV-chipkaart en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

Met betrekking tot de OV-chipkaart gaat het om de bijgevoegde hoofdlijnennotitie regelgeving OV-chipkaart¹. In deze hoofdlijnennotitie wordt de vraag beantwoord of voor de landelijke werking van de OV-chipkaart en de regulering van de OV-betaalmarkt regelgeving nodig is. Tevens ga ik in op de uitvoering van een aantal moties over de OV-chipkaart.

Met betrekking tot de toegankelijkheid van het openbaar vervoer ga ik in op de plannen die hierover in de OV-sector bestaan. Dit naar aanleiding van de aangehouden motie van de leden Voortman en Van Dijk in het debat over de uitvoering van het op 13 december 2006 te New York tot stand gekomen Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap (Kamerstuk 33 990, nr. 47). Ik besluit de brief met de ontwikkeling van een reisinformatie-app voor mensen met een beperking.

Hoofdlijnennotitie regelgeving OV-chipkaart

Aanleiding

De recente wijziging van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) geeft het rijk bevoegdheden om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur (AMvB) regels te stellen aan het OV-chipkaartsysteem (Stb. 2015, 346). Indien van deze bevoegdheid gebruik wordt gemaakt komen de regels terecht in het Besluit personenvervoer 2000 (Bp 2000).

Bij de wetsbehandeling is aangegeven dat op korte termijn regelgeving wordt overwogen met betrekking tot de landelijke werking van de OV-chipkaart en de regulering van de OV-betaalmarkt. Aan uw Kamer is toegezegd dat hiervoor eerst een hoofdlijnennotitie opgesteld zal worden

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

waarin nut, noodzaak en proportionaliteit van regelgeving behandeld zullen worden. Beide onderwerpen worden in de hoofdlijnennotitie behandeld. De partijen in het NOVB (overheden, vervoerders en consumentenorganisaties) stemmen in met de voorgestelde aanpak.

Conclusies

Ten aanzien van de landelijke werking wordt voorgesteld om in het Besluit personenvervoer 2000 een regeling op te nemen die inhoudt dat er in het openbaar vervoer altijd met ten minste één elektronisch betaal- en vervoerbewijs door de openbaar vervoerketen gereisd kan worden.

Momenteel is dat de OV-chipkaart.

Deze verplichting heeft betrekking op openbaar vervoer dat op grond van concessies in lijndiensten met een vaste dienstregeling, dat wil zeggen met vaste halteplaatsen en tijdstippen, wordt uitgevoerd. Het betreft het overgrote deel van het openbaar vervoer. Het kleinschalig openbaar vervoer, zoals buurt- en belbusjes en vraagafhankelijk collectief vervoer, wordt geen verplichting opgelegd.

Het kleinschalige karakter en de behoefte aan een flexibele kostenstructuur die essentieel is voor deze vormen van openbaar vervoer, liggen ten grondslag aan de overweging om het kleinschalig openbaar vervoer uit te zonderen.

De precieze uitwerking zal plaatsvinden in de op te stellen AMvB. De Wp2000 voorziet daarbij in een voorhangprocedure.

Een dergelijke regeling:

- geeft duidelijkheid aan consumenten, vervoerders en overheden over de acceptatieplicht van de OV-chipkaart in het openbaar vervoer;
- biedt de mogelijkheid om te borgen dat er altijd met ten minste één elektronisch betaal- en vervoerbewijssystem (anoniem) door de openbaar vervoerketen kan worden gereisd;
- geeft het rijk een centrale regierol gericht op bestuurlijke besluitvorming om een ordelijke vervanging van de OV-chipkaart mogelijk te maken, indien op termijn nieuwe betaalwijzen de huidige functie van de OV-chipkaart in zijn geheel kunnen overnemen.

Een wettelijke regeling staat innovatie niet in de weg. Momenteel dienen zich nieuwe betaalmiddelen aan om het betalen in het OV nog makkelijker te maken met behulp van mobiele telefoon of bankpas. Binnen de coöperatie Openbaar Vervoerbedrijven is een apart werkprogramma ingericht om deze innovaties voor te bereiden en gefaseerd op de markt te brengen. De verwachting is dat verschillende betaalsystemen in de toekomst naast elkaar zullen gaan functioneren.

Ten aanzien van de OV-betaalmarkt wordt geconcludeerd dat er geen reden is voor wettelijke regulering.

Sinds 31 december 2015 is de coöperatie Openbaar Vervoerbedrijven eigenaar van Translink. Van deze coöperatie zijn alle concessiehoudende vervoerders lid.

Translink, het bedrijf achter de OV-chipkaart ondervindt voldoende prikkels om kosten en tarieven laag te houden. Bovendien zoekt de coöperatie Openbaar Vervoerbedrijvennadrukkelijk samenwerking met betrokken partijen om de huidige OV-chipkaart te verbeteren en nieuwe betaalmethoden te introduceren.

De mobiliteitskaartaanbieders in Nederland hebben verschillende mogelijkheden om hun klanten met de OV-chipkaart toegang te bieden tot het openbaar vervoer.

Dit is een commerciële afweging van voor- en nadelen door de bedrijven zelf.

ACM heeft geen actuele signalen over problemen van mobiliteitskaartaanbieders met betrekking tot toegang tot de diensten van Translink. Mijn conclusie is dat zich momenteel geen belemmeringen voordoen die een wettelijke regeling rechtvaardigen.

Wel is het relevant om gezien de ontwikkelingen op de markt en de eerder door ACM uitgevoerde Quickscan personenvervoer per spoor 2013 (Kamerstuk 29 984, nr. 442) zicht te houden op de effectiviteit van de in gang gezette stappen. Ik heb ACM daarom gevraagd om eind 2017 haar standpunt aan lenM kenbaar te maken over de vraag of nadere economische regulering van de OV-betaalmarkt wenselijk is, op basis van haar (alsdan) meest recente inzichten.

Uitvoering van moties m.b.t. de OV-chipkaart

Motie van het lid de Rouwe (Kamerstuk 23 645, nr. 589), waarin de regering wordt gevraagd om te bewerkstelligen dat reizigersorganisaties een volwaardige en eigenstandige plek krijgen in de nieuwe TLS-organisatie.

Ter uitvoering van de motie zijn wensen van consumentenorganisaties geïnventariseerd. Deze zullen aan de coöperatie Openbaar Vervoerb企业 worden voorgelegd. De coöperatie onderzoekt momenteel verschillende vormen van structureel overleg met haar stakeholders.

Motie van het lid van Veldhoven (Kamerstuk 23 645, nr. 593) om in overleg met NS de service aan buitenlandse toeristen te verbeteren.

Voor de uitvoering van deze motie wordt verwezen naar mijn brief aan de Tweede Kamer van 12 april 2016 over het verbeteren van het openbaar vervoer voor toeristen (Kamerstuk 23 645, nr. 621).

Motie van het lid van Helvert (Kamerstuk 23 645, nr. 615) over regulier overleg tussen aanbieders van mobiliteitskaarten en de leden van het NOVB.

Aan deze motie wordt invulling gegeven door regulier overleg tussen vervoerders en mobiliteitskaartaanbieders. In de voortgangsrapportage van het NOVB van september/oktober 2016 zal hierover aan de Tweede Kamer worden gerapporteerd.

Plannen toegankelijkheid openbaar vervoer

Tijdens het debat met uw Kamer op 14 januari 2016 over de «Uitvoering van het op 13 december 2006 te New York tot stand gekomen Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap (Trb. 2007, nr. 169)» hebben de leden Voortman en Van Dijk een motie ingediend waarin zij de regering verzoeken om aanvullend aan bestaand beleid samen met de OV-sector en ervaringsdeskundigen een plan van aanpak op te stellen voor toegankelijk openbaar vervoer (Kamerstuk 33 990, nr. 47).

De motie is aangehouden in afwachting van informatie van mijn kant over plannen die daarover in de OV-sector al bestaan. Bij deze geef ik deze informatie.

Onder de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte zijn voor het hele OV concrete verplichtingen vastgelegd in het Besluit Toegankelijkheid Openbaar Vervoer en de bijbehorende ministeriële regeling², inclusief uiterste termijnen waarop de beschreven aanpassingen moeten zijn bereikt. Voor bushaltes wordt bijvoorbeeld nauwkeurig beschreven dat een bepaald percentage van de bushaltes voor een bepaalde deadline moet zijn aangepast. Dit heeft goed gewerkt:

² Staatsblad 2011, nr. 225 en Staatscourant 13 april 2012, nr. 7099.

op dit moment kan al rond de 70% van de reizen per bus op een toegankelijke manier gemaakt worden. Aanvullend hierop kan OV als onderwerp worden ingebracht bij het platform voor de implementatie van het VN-verdrag, dat momenteel door de Staatssecretaris van VWS wordt opgezet. Via het platform zullen eventuele (aanvullende) maatregelen en afspraken worden gestimuleerd met en tussen de relevante maatschappelijke partners. Daarmee wordt een concrete invulling gegeven aan de bedoeling van indieners van de motie.

Reisinformatie voor mensen met beperkingen

Tijdens het Algemeen Overleg van 2 februari jl. heb ik toegezegd het idee van het lid Van Gerven te bevorderen, om één OV-app te ontwikkelen met reisinformatie voor mensen met beperkingen (Kamerstuk 23 645, nr. 618). Immers, als het met de reisinformatie niet goed zit, kunnen deze mensen heel lastig een reis plannen en maken.

Daarom ben ik blij dat ik u kan berichten over een initiatief van «Doorbraak in dienstverlening» voor een app die reisadvies geeft op basis van informatie over de toegankelijkheid van de openbare ruimte.

Deze app combineert een gestandaardiseerd reizigersprofiel met informatie over haltes, infrastructuur en voertuigen. De voorziening wordt geschikt gemaakt om in te zetten bij regiecentrales waar reizigers naartoe kunnen bellen, en ook als app direct beschikbaar voor (een bepaalde groep) reizigers zelf. Met de eerste versie wordt in regionale proeven de app verder gevuld en uitgebouwd. Het is de bedoeling van de partijen om uiteindelijk een landelijk dekkend geheel van infrastructuurdata te ontsluiten. Ook waar dat nog niet correct of compleet is, biedt de app reisalternatieven en ook een noodknop voor het geval er problemen ontstaan, en wordt ook gevraagd om gebruikersfeedback waarmee de app kan worden doorontwikkeld.

Met de reisinformatie van NS en ProRail, die in 2018 gezamenlijk reisinformatie gaan verstrekken over toegankelijke reizen op het deel van het net waar NS-treinen halteren, wordt een belangrijk deel van de wensen reeds ingevuld.

Het OV behelst echter meer dan het hoofdrailnet en is meer dan alleen vervoer per trein. Het is dus belangrijk om de informatie op orde te krijgen die de reizigers informeren over de reistijd van de ene modaliteit naar de andere modaliteit, of concreet van het voertuig via het station of de halte naar het andere voertuig. Hierbij is de informatie van regionale vervoerders van trein, bus, tram en metro essentieel. De app wordt ontwikkeld als een open-source en open-data voorziening. Er wordt waar mogelijk met landelijke (open) databronnen gewerkt, daardoor is het voor elke reisinformatieorganisatie mogelijk om op dit punt actief te worden. Open-datavoorzieningen over eigenschappen en verstoringen van de openbare ruimte (looproutes) gaan met name gemeenten aan.

Ik zal zo nodig bij alle koepels van decentrale overheden en alle leden van het NDOV (vervoerders) bevorderen dat direct aan OV-gerelateerde data beschikbaar worden gesteld.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma