

Vergaderjaar 2017–2018

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 650**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 oktober 2017

Hierbij bied ik u de voortgangsrapportage aan van het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) over de eerste helft van 2017<sup>1</sup>. Hierin staat een update van alle projecten uit de NOVB werkagenda 2017 die u eerder heeft ontvangen (Kamerstuk 23 645, nr. 643). Tevens is bijgevoegd de begeleidende brief van het NOVB<sup>2</sup>. Ik ben verheugd dat er weer stappen in de verschillende dossiers zijn gezet om het reisgemak met de OV-chipkaart verder te verbeteren.

Hieronder licht ik een aantal projecten er uit met het oog op de uitvoering van door uw Kamer aanvaarde moties of omdat er inmiddels nieuwe, belangrijke stappen zijn gezet in de voortgang. Daarna ga ik in op de uitvoering van toezeggingen die ik in verschillende AO's aan uw Kamer heb gedaan.

### Verbeteringen OV-chipkaart (B1)

In het NOVB heb ik mij er hard voor gemaakt dat er duidelijkheid moet komen over de restsaldi op de chipkaart en dat deze de reizigers ten goede moeten komen. De concessiehoudende vervoerders hebben daarom een actieprogramma opgesteld om het voor reizigers gemakkelijker te maken om restsaldi op de OV-chipkaart terug te vragen. Bovendien beloven de vervoerders dat geld dat uiteindelijk na 5 jaar nog steeds niet is teruggekomen bij de kaarthouder, in overleg met reizigersorganisaties en overheden bestemd zal worden aan verbeteringen en innovaties voor het betalen binnen het OV. Hiermee past dit in de uitvoering van het project Verbeteringen OV-chipkaart (B1). De brief met het maatregelpakket heb ik bijgevoegd<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>2</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>3</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

## Toegankelijkheid (D4)

Met de afronding van het project «Toegankelijkheid D4» is de motie van het lid Dik-Faber (Kamerstuk 23 645, nr. 563) uitgevoerd. De OV-begeleiderskaart is per 20 maart 2017 geïntegreerd met de huidige toegangspas. Nieuwe aanvragers en mensen die voor verlenging van hun kaart in aanmerking komen kunnen voortaan met één kaart reizen, waarmee tevens de poortjes geopend kunnen worden.

## Informatievoorziening (A3)

Over de voortgang in het project «Informatievoorziening (A3)» meld ik u dat partijen op 7 september jl. een intentieverklaring hebben getekend om te komen tot een open informatiehuishouding in het OV. De intentieverklaring heb ik bijgevoegd<sup>4</sup>. Het gaat om afspraken over het beschikbaar stellen van data en de governance en de financiering van de informatiehuishouding.

In deze intentieverklaring spreken vervoerders en overheden af dat er per 1 januari 2018 een open informatiehuishouding is waarmee de OV chipkaartgegevens (reizigersstromen en -aantallen) beschikbaar komen. Op 1 januari 2018 zullen nog niet meteen alle beoogde informatieproducten beschikbaar zijn. Het gaat om een groei-model. Hierbij moet uiteraard voldaan worden aan de regels vanuit de privacy en de mededinging. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie van de leden De Boer en Van Veldhoven van 7 juli 2016 (Kamerstuk 23 645, nr. 630). Daarin wordt de regering gevraagd zich in het NOVB in te zetten voor een adequaat informatiesysteem en wetgeving te overwegen als de gevraagde informatiehuishouding niet voor 1 januari 2018 tot stand komt.

## Toezeggingen uit verschillende AO's met de Tweede Kamer

Het lid Van Helvert (CDA) heeft gevraagd om het rapport van First Dutch over de kosten van het OV- betaalsysteem dat in opdracht van Translink is gemaakt<sup>5</sup>. Hierbij doe ik u dit rapport toekomen<sup>6</sup>. Het doel van het rapport is om inzicht te geven in de orde van grootte van de (huidige) totale kosten van het OV-chipkaartsysteem.

De leden Jetten (D66) en Laçin (SP) hebben vragen gesteld over de tijdsduur bij onderbreking van een treinreis en over de tijdsduur van een verblijf op een met toegangspoorten afgesloten station zonder dat er met het OV wordt gereisd<sup>7</sup>.

De vervoerders geven aan dat bij een onderbreking van een treinreis bepalend is of de reiziger het treinstation (of het met toegangspoortjes afgesloten gedeelte van het treinstation) verlaat en moet uitchecken of binnen dit stationsgebied blijft. Wanneer een reiziger zijn treinreis wil onderbreken om binnen het stationsgebied te pauzeren (en dus niet uitcheckt) om bijvoorbeeld een kop koffie te drinken, te lunchen of te winkelen, geldt er geen maximale overstaptijd van 35 minuten. Hierdoor kan een reiziger gerust langer de tijd nemen op het station. Wel hanteert NS een maximale reistijd van 6 uur.

Wanneer de reiziger het treinstation (of het met toegangspoortjes afgesloten gedeelte van het treinstation) verlaat en uitcheckt met zijn OV-chipkaart, geldt wel een overstaptijd van maximaal 35 minuten. Wanneer hij binnen 35 minuten opnieuw incheckt op het station, wordt dit

<sup>4</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>5</sup> Verslag AO OV-chipkaart 18 mei 2017, Kamerstuk 23 645, nr. 648

<sup>6</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>7</sup> Verslag AO OV-chipkaart 18 mei 2017, Kamerstuk 23 645, nr. 648

in het OV-chipkaartsysteem aangemerkt als een vervolg van zijn eerdere treinreis en wordt er geen nieuw opstaptarief in rekening gebracht. Wanneer hij later dan 35 minuten opnieuw incheckt op het station, wordt dit in het OV-chipkaartsysteem als een nieuwe reis aangemerkt. Bij deze check-in zal opnieuw de borg worden ingehouden. Dit is omdat bij de check-out al een verrekening heeft plaatsgevonden met de borg uit het eerste deel van de reis en de (tot dan toe) gemaakte reiskosten. Of reizigers bij onderbreking van een treinreis wel of niet moeten uitchecken hangt af van de aanwezigheid en de plaatsing van de toegangspoortjes op de stations (bij de perrons of bij de in- en uitgang van de stations). Dit kan van station tot station verschillen. Voor een verblijf op een met toegangspoorten afgesloten station, zonder dat er met het OV wordt gereisd, geldt een maximale verblijfsduur van één uur. De OV-bedrijven geven aan dat iedereen binnen zestig minuten kosteloos weer kan uitchecken op hetzelfde station. Daarna wordt de borg in rekening gebracht. Deze tijd is voldoende om iemand weg te kunnen brengen, als passage door het station heen te gaan of voor een boodschap. De vervoerders geven aan dat de tijdslimiet is ingesteld om te verhinderen dat reizigers een heen- en terugreis kunnen maken zonder te betalen. Ook zijn er veiligheidsoverwegingen om de verblijfsduur op stations te beperken. De toegangspoortjes zijn met name geplaatst om de veiligheid in het openbaar vervoer te verhogen.

Het lid Jetten (D66)<sup>8</sup> heeft gevraagd naar de mogelijkheden om het stallen of huren van fietsen bij stations met de OV-chipkaart af te rekenen. De OV-chipkaart is uitsluitend bedoeld voor betalingen in het openbaar vervoer. In- en uitchecken met de huidige OV-chipkaart betekent dat de verhuurder kaartlezers nodig heeft hetgeen een relatief hoge investering vergt. Nieuwe betaalwijzen in het OV kunnen in de toekomst hierin verandering brengen maar daarover is nu nog geen uitsluitsel te geven. NS biedt de mogelijkheid om een abonnement op het stallen of huren van fietsen te koppelen aan een persoonlijke OV-chipkaart. De OV-chipkaart fungeert in dit geval als een zgn. *identifier* voor de verhuurder (aan- en afmelden), maar er vindt geen afrekening plaats. Dat gebeurt achteraf. De reiziger doet in dit geval hetzelfde als wanneer hij met de OV-chipkaart zou betalen en het kan daarom voelen alsof er ook met de OV-chipkaart betaald wordt.

Het lid Belhaj (D66) heeft gevraagd om een studentenkorting op het gebruik van de OV-fiets met OCW te bespreken<sup>9</sup>. Ik heb dit ingebracht bij de opvolger van de Taskforce Beter Benutten Openbaar Vervoer, de projectgroep Beter Benutten voor Beter Onderwijs. Deze valt onder verantwoordelijkheid van de Minister van OCW. De projectgroep heeft NS gevraagd een inschatting van de kosten en baten van deze maatregel te maken. NS geeft aan dat de vraag naar OV-fietsen van zichzelf al sterk stijgt en dat NS er alles aan doet om daaraan te voldoen. Daarnaast schiet de ruimte voor nog meer OV-fietsen op veel van deze stations tekort. Verder verwacht NS dat een stijging in het gebruik van de OV-fiets zich niet onmiddellijk vertaalt in een daling in de kosten voor bus, tram en metro, omdat vervoerders niet meteen minder materieel en personeel kunnen inzetten als studenten vaker een OV-fiets zouden pakken. De kosten voor het studentenreisproduct zullen dus aanzienlijk stijgen, terwijl de projectgroep Beter Benutten voor Beter Onderwijs juist onderzoekt hoe

<sup>8</sup> Verslag AO Spoor 22 juni 2017, Kamerstuk 29 984, nr. 728

<sup>9</sup> Verslag AO OV-chipkaart 8 december 2016, Kamerstuk 23 645, nr. 641

de kosten beperkt kunnen worden. De conclusie is dat opname van de OV-fiets (met een korting voor de student) in het aanbod van het studentenreisproduct onder de huidige omstandigheden niet haalbaar is.

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