

Vergaderjaar 2018–2019

31 521

Taxibeleid

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 108

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 april 2019

Tijdens het algemeen overleg OV en taxi van 21 maart 2019 was er onvoldoende tijd om de vragen van uw Kamer in tweede termijn te beantwoorden. De beantwoording vindt u daarom bijgaand.

Taxi

Lid Van Aalst (PVV) gaf aan dat de «kortingsknop» die chauffeurs in sommige gevallen gebruiken voor een lager tarief, verboden is. Op basis van de regelgeving is het altijd mogelijk om korting te geven op tarieven of om een vast tarief overeen te komen met de reiziger. Dit staat los van de Boordcomputer Taxi (BCT). De aanwezigheid van een speciale knop hiervoor heeft te maken met de taxameter. Sommige chauffeurs hebben hiervoor een taxameter-module in de BCT, maar dit is afhankelijk van het merk en type.

Lid Laçin (SP) heeft gevraagd wat ik ervan vind om de verschillen tussen de bel- en de opstapmarkt te doen verdwijnen. In mijn brieven van 30 augustus 2018 en 14 maart 2019 ben ik op uw verzoek reeds nader ingegaan op de regulering en het gelijk speelveld op de taximarkt.¹ In deze brieven geef ik aan dat voor alle taxichauffeurs dezelfde landelijke wettelijke eisen van toepassing zijn. Lokaal kunnen op grond van de Wet personenvervoer 2000 specifiek voor de opstapmarkt door gemeenten aanvullende eisen worden gesteld, die onder andere betrekking hebben op de herkenbaarheid van taxi's, de lokale stratenkennis en klachtenafhandeling. De reden dat deze bevoegdheid zich beperkt tot de opstapmarkt is omdat daar de klant van tevoren niet kan weten bij wie hij of zij in de taxi stapt. Bij de belmarkt heeft de klant daar van tevoren wel zicht op. Op grond van dit verschil in de informatiepositie van de klant maakt de Wet

¹ Kamerstuk 31 521, nrs. 105 en 106.

personenvervoer 2000 een onderscheid tussen de bel- en opstapmarkt, zonder dat dit betekent dat er verschillende vereisten voor chauffeurs gelden.

Het lid Laçin (SP) stelde ook de vraag of Uber gezien moet worden als taxidienst. Het Hof van Justitie van de EU heeft in verschillende uitspraken in 2018 geoordeeld dat de dienst die Uber via een app aanbiedt een vervoersdienst is in de zin van het EU-recht. Dit betekent dat de EU-lidstaten nationaal mogen bepalen onder welke voorwaarden deze dienst mag worden verleend. Op taxivervoerdiensten die Uber in Nederland aanbiedt was en is nationale taxiregelgeving van toepassing. Met de uitspraken van het Hof is daarin geen verandering gekomen.

Sociale veiligheid

De leden Van Aalst (PVV) en Von Martels (CDA) vragen waarom niet alle vervoerders meedoen aan de proef met de alert service. Zoals gemeld in mijn brief van 31 januari 2019 over de voortgang van de sociale veiligheid in het ov heb ik met NS afgesproken dat NS dit voorjaar start met een grootschalige proef met een sms/appdienst om overlast in de trein te melden. De motie Van Aalst (Kamerstuk 29 984, nr. 744) vraagt om met NS hiervoor een sms/appdienst op te zetten. NS werkt momenteel aan de voorbereiding en gaat de proef een half jaar uitvoeren. Op basis van de resultaten met de proef bij NS wordt besloten of de dienst landelijk wordt ingevoerd. Andere vervoerders zijn via het actieprogramma sociale veiligheid betrokken en NS deelt de resultaten met andere vervoerders. Na de proef kijk ik in overleg met de concessieverlenende overheden naar uitbreiding naar andere vervoerders.

Manifest «De reiziger centraal»

De leden Van Brenk (50+) en Kröger (GroenLinks) vroegen om mijn inhoudelijke reactie op het Manifest «De reiziger centraal», aanvullend op wat ik er al over had gezegd en geschreven. Bij het ontwikkelen van nieuwe betaalwijzen in het openbaar vervoer moet de reiziger centraal staan. Ik ben blij met dit «boodschappenlijstje» omdat het kort en bondig de wensen bij de nieuwe betaalwijzen beschrijft van de verschillende reizigersdoelgroepen. Ik ben het met de consumentenorganisatie eens dat de nieuwe betaalwijzen ervoor moeten zorgen dat bestaande drempels met de OV-chipkaart verlaagd of weggehaald worden, en dat de positieve punten en het gebruiksgemak behouden moeten blijven. Het Manifest is kortom een waardevol streefbeeld dat de vervoerders scherp houdt voor wie ze het doen en welk perspectief gewenst is.

De vervoerders hebben toegezegd de «boodschappen» mee te nemen bij de verdere uitwerking van het nieuwe OV betalen, te toetsen op haalbaarheid en mee te wegen in de besluitvorming. In het NOVB zal dit goed in de gaten worden gehouden. Voorts ben ik net als de reizigersorganisaties voor meer integraliteit en connectiviteit. Er kunnen veel nieuwe betaalwijzen komen waardoor de reiziger de betaalwijze van zijn voorkeur kan kiezen. Of uniforme eisen aan de betaalwijzen haalbaar en betaalbaar zijn moet getoetst worden. Dit Manifest is daarom een waardevol streefbeeld dat de vervoerders scherp houdt voor wie ze het doen en welke perspectief gewenst is.

Vervoersarmoede en Toekomstbeeld OV

Lid Kröger (GroenLinks) vroeg om de indicator «vervoersarmoede» te betrekken bij afwegingen in het OV-beleid, ook richting het Toekomstbeeld OV. Vooropgesteld is armoedebeleid de verantwoordelijkheid van SZW.

Het CBS heeft een aanzet gedaan voor een indicator om het «risico op vervoersarmoede» lokaal in beeld te brengen. De indicator is gestoeld is op zes variabelen: vervoermiddelenbezit, inkomen, leeftijd, lichamelijke/geestelijke beperking, afstand tot voorzieningen en afstand tot OV-haltes (exclusief treinstations). Sommige van deze variabelen kunnen met gericht (mobiliteits)beleid worden beïnvloed. Op het terrein van OV kan dit bijvoorbeeld door verbetering van de regionale OV-concessies, gebruik maken van mogelijkheden van innovaties en nieuwe diensten of door stimulering van het fietsgebruik. Met de indicator ontstaat op regionaal en lokaal niveau een beter beeld van de plaatsen waar vervoersarmoede een risico kan zijn.

In het Toekomstbeeld OV hebben we op landelijk niveau de kwaliteit van het OV en de wijze waarop dit kan worden versterkt onderzocht. Het doel is uiteindelijk om meer woninglocaties en banen bereikbaar te maken. Vanuit de nationale verantwoordelijkheid draag ik daaraan bij door onder andere investeringen in het hoofdrailnet. Het is aan regionale overheden om in hun gebied maatwerk te bieden.

Optimaliseren van de reis van deur tot deur

Lid Stoffer (SGP) maakt zich zorgen over de versnipperde reis met het OV van deur tot deur gezien het feit dat het opdrachtgeverschap voor het OV bij verschillende overheden is belegd. Hij vraagt hoe te borgen is dat de reiziger de integrale reis goed kan maken.

In antwoord daarop kan ik zeggen dat dit in de keuze tussen centrale en decentrale aansturing van het OV steeds een aspect is om mee te wegen. Meerdere opdrachtgevers betekent meer optimalisatie per gebied mogelijk maken, maar ook stelt dit hogere eisen aan de samenwerking om die integrale reis goed te waarborgen. De optimalisatie van de reis van deur tot deur wordt op dit moment op verschillende manieren geborgd. In het Toekomstbeeld heb ik samen met alle regio's en vervoerders afgesproken dat we ons inzetten voor een drempelloze reis van deur tot deur en het klantoordeel voor het gehele OV naar een cijfer 8 gemiddeld moet. Hierbij spelen innovaties in o.a. vraaggestuurde mobiliteit en betaalmethode een belangrijke rol. Het is aan de decentrale overheden om met maatwerk per regio het beste te bieden voor de reizigers. In de wet personenvervoer 2000 is geborgd dat er samenwerking is tussen overheden en vervoerders en dat reizigers invloed hebben op de vervoerplannen van de verschillende vervoerders. Vervoerders moeten dienstregelingen voor concessiegrensoverschrijdende reizen met elkaar afstemmen en er is met de OV-chipkaart een betaalmiddel dat bij alle vervoerders in het openbaar vervoer kan worden gebruikt. Daarnaast zijn er voorschriften voor het beschikbaar stellen van gestandaardiseerde data om de leveranciers van reisinformatie in staat te stellen een reisplanning van deur tot deur te ondersteunen. Met de MaaS-pilots ondersteunen we bovendien een ontwikkeling naar plannen, boeken en betalen via één app. Een belangrijk onderdeel van het beleid is ook de ontwikkeling van OV-knooppunten met looproutes, reisinformatie, ondersteuning en voorzieningen om de overstap tussen verschillende vervoerders te faciliteren. Ten slotte zetten de gezamenlijke overheden er op in het voor reizigers mogelijk te maken te kiezen voor een OV-keten met deels een (deel)auto of een (deel)fiets.

Btw-vrijstelling voor het OV

Lid Stoffer (SGP) vraagt of kan onderzocht worden wat een btw-vrijstelling OV betekent voor de aantrekkelijkheid van het OV. De btw-heffing op het OV is onderdeel van het brede belastingstelsel dat valt onder de verantwoordelijkheid van het Ministerie Financiën. Ik verwijs u naar de besprekingen over het Belastingplan waar dit onderwerp ter sprake is geweest.

In algemene zin kan op basis van onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) worden gesteld dat het verlagen van een OV-tarief zal leiden tot iets meer gebruik van het OV.

Tijdpad enkelvoudig in- en uitchecken

Lid Von Martels (CDA) heeft gevraagd naar het tijdpad voor enkelvoudig in- en uitchecken op het spoor. De vervoerders starten dit jaar met de voorbereidingen voor de gefaseerde landelijke uitrol van de app met de locatiebepaling vanaf 2020. Eind dit jaar informeren zij mij over de precieze aanpak en planning hiervan. Ik zal u daarna informeren over de mogelijkheden die deze app biedt voor reizigers om enkelvoudig in- en uit te checken.

Onder het nieuwe OV-betalen zal de reiziger keuze hebben tussen verschillende betaalwijzen, denk aan smartphone, bankpas en OV kaart. Een enkelvoudig in- en uitcheck oplossing zal deel uitmaken van deze mix, maar landelijke invoering van enkelvoudig in- en uitchecken in de treinketen met alle nieuwe betaalwijzen is niet vanzelfsprekend. Dit wordt tijdens de implementatiefase van de nieuwe betaalwijzen verder uitgewerkt en getoetst op haalbaarheid. Tijdpad van het nieuwe OV-betalen is dat de nieuwe betaalwijzen uiterlijk in 2021 landelijk ingevoerd zijn. Voorwaarde voor dit tijdpad is dat er dit jaar op concessieniveau overeenstemming is over de invoering en de financiële consequenties. Overheden en vervoerders hebben afgesproken er alles aan te doen deze planning te halen.

Reizigersdata

Leden Kröger (GroenLinks) en Ziengs (VVD) hebben om meer details gevraagd over de obstakels bij het vrijgeven van reizigersdata vanuit de Informatiehuishouding bij Translink. En ook hebben zij naar de mogelijkheden gevraagd om op korte termijn acties te ondernemen.

In het proces van informatieaanvraag tot uitlevering van de databestanden zijn verschillende stappen te onderscheiden. De eerste stap is het in behandeling nemen van het informatieverzoek. De aanvrager dient een aanvraag in bij Translink als databeheerder van de Informatiehuishouding. Translink legt deze vast en rapporteert aan de toetsingscommissie, bestaande uit een afvaardiging van vervoerders en overheden, die de aanvraag beoordeelt op criteria voor privacy, mededinging en concurrentiegevoeligheid. In de praktijk is gebleken dat veel informatieverzoeken onvolledig of niet in lijn waren met het doel van de Informatiehuishouding. De aanvragen moeten eerst aangepast worden voordat de toetsingscommissie de informatieaanvraag op de bovenstaande criteria kan toetsen. De periode tussen informatieaanvraag en beoordeling in toetsingscommissie neemt tot dusver meerdere maanden in beslag omdat het operationaliseren van de informatieaanvraag complex is. Er mag wettelijk niet meer data verwerkt worden dan strikt noodzakelijk voor beantwoording van de vraag.

De tweede stap is de beoordeling van de gevraagde data. Na een positief advies van de toetsingscommissie wordt de aanvraag samen met de leveringsvoorwaarden voorgelegd aan de betreffende vervoerders, die toestemming moeten geven om de data daadwerkelijk te mogen gebruiken. Hiervoor wordt een termijn van 14 dagen gehanteerd. De betreffende vervoerder blijft aansprakelijk voor de data, bijvoorbeeld op het gebied van persoonsgegevens of mededinging, en moet daarom expliciet om toestemming gevraagd worden.

Na toestemming volgt stap drie, het verzamelen van de benodigde gebruiksdata en uitlevering databestanden. De data worden door een onafhankelijke derde partij gepseudonimiseerd en ook gefilterd op

reizigers die via een Opt-out aangegeven hebben dat hun gegevens niet voor statistische doeleinden gebruikt mogen worden. De databeheerder (Translink) verrijkt vervolgens de data tot ritten, reizen en overstappen, inclusief namen van halten en stations die niet uit de OV chipkaartdata komen. Tot slot worden de databestanden uitgeleverd. Deze derde stap duurt circa drie maanden.

Alle betrokken partijen zijn van mening dat de huidige procedure te lang duurt. Het proces is dus zorgvuldig, maar ik deel uw inschatting dat het sneller zou kunnen. Door de leerervaringen in het afgelopen jaar zijn er maatregelen getroffen en in voorbereiding. In algemeenheid wil ik bezien of processtappen geschrapt of parallel geschakeld kunnen worden. Om het aanvraagproces (stap 1) te bespoedigen is er een voorportaal ingesteld waar aanvragers geholpen worden met hun aanvraag. Daarnaast kan er tijdswinst geboekt worden in het beoordelings- en verwerkingsproces (stap 2 en 3). Momenteel wordt het datawarehouse per informatieverzoek gevuld. De vervoerders en Translink onderzoeken op dit moment of het mogelijk is dat de informatiehuishouding standaard 18 maanden data in een datawarehouse beschikbaar heeft, waardoor het verrijken en gebruik van data sneller en eenvoudiger kan. Om procedures te stroomlijnen en informatie-uitwisseling te verbeteren hebben Translink en het CBS de intentie om samen te gaan werken, dit wordt de komende maanden uitgewerkt.

Daarnaast heb ik toegezegd inzichtelijk te maken wat de tijdspaden van de evaluatie NOVB Informatiehuishouding en het wetstraject zijn. In de tweede helft van 2019 wordt de Informatiehuishouding geëvalueerd. Daarbij zal ook onderzocht worden welke wenselijke informatie niet beschikbaar komt. De planning is om op basis van de uitkomsten van de evaluatie, waarover ik uw Kamer zal informeren, uiterlijk begin 2020 een besluit te nemen over een wettelijke regeling voor het beschikbaar stellen van reizigersdata. Parallel aan de evaluatie van de informatiehuishouding werk ik opties voor wetgeving uit zodat geen tijd verloren gaat. Ik ga hierbij uit van een algemene maatregel van bestuur (amvb), dat wil zeggen een wijziging van het Besluit Personenvervoer 2000 op grond van art. 30c van de Wet Personenvervoer 2000. Indien ik op grond van de evaluatie van de informatiehuishouding besluit tot regelgeving, dan kan een ontwerp-amvb snel in procedure gebracht worden. Vanaf dat moment is een doorlooptijd van 9–12 maanden haalbaar voor de definitieve vaststelling van de amvb. Deze doorlooptijd is de resultante van verplichte interne en externe toetsings- en adviestrajecten voor een amvb. Hierbij ga ik ervan uit dat deze trajecten zonder vertraging doorlopen worden.

Toegankelijkheid

Lid Schonis (D66) vroeg hoe de toegankelijkheidseisen in de regio worden geëffectueerd. In beginsel zijn de OV-autoriteiten zelf verantwoordelijk voor een ordentelijke uitvoering en kunnen zij ook op dat bestuurlijke niveau daarop door belanghebbenden worden aangesproken. Het Besluit en de Regeling Toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer zijn het wettelijke kader dat ook voor de decentrale overheden geldt. Hierin zijn streefcijfers neergelegd, die ik in overleg met de decentrale overheden zal aanpassen.

Ik neem de toegankelijkheid mee in het onderzoek naar de effecten van het openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer. Het onderzoek moet inzicht geven in hoe toegankelijkheid in de verschillende concessies van het OV geborgd wordt. Ik snap dat de reiziger met een beperking er niet bij gebaat is als hij tijdens zijn reis over de concessiegrenzen heen te maken krijgt met een steeds andere manier waarop de overheid de

toegankelijkheidseisen invult. Dit onderzoek moet daar meer duidelijkheid over geven. Aan de hand daarvan kan ik het gesprek met de overheden aangaan vanuit mijn rol als stelselverantwoordelijke voor het ov.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer