

**Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden**

## 1580

Vragen van het lid **De Boer** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *vervoer van doelgroepen in het openbaar vervoer, naar aanleiding van een werkbezoek aan een vervoerder d.d. 15 maart jl.* (Ingezonden 17 maart 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 6 april 2017)

Vraag 1 en 2

Hoe zit de organisatie van Translink Systems (TLS) in elkaar voor wat betreft aandeelhouders en regels omtrent nieuwe toetreders tot TLS?

Kunnen nieuwe vervoerders toetreden tot de coöperatie van TLS? Zo ja, onder welke voorwaarden? Zo nee, waarom niet en bent u dan bereid om te onderzoeken of nieuwe vervoerders kunnen toetreden?

Antwoord 1 en 2

De Coöperatie Openbaar Vervoerbedrijven is sinds 1 januari 2016 eigenaar van Translink. Het lidmaatschap van de coöperatie is enkel mogelijk bij het hebben van een geldige concessie als bedoeld in de Wet Personenvervoer 2000. Als een vervoersbedrijf ophoudt concessiehouder te zijn, wordt het lidmaatschap beëindigd. Nieuwe vervoerders met een OV-concessie kunnen zonder meer lid worden van de coöperatie.

Vraag 3

Deelt u de mening dat nieuwe spelers op de ov-markt, maar ook bestaande vervoerders van doelgroepenvervoer in de breedste zin van het woord, moeten kunnen toetreden tot het systeem van de ov-chipkaart? Zo ja, onder welke voorwaarden kunnen deze vervoerders toetreden tot het systeem van de ov-chipkaart? Zo nee, waarom niet en bent u dan bereid om het mogelijk te maken om bestaande en nieuwe vervoerders te laten toetreden tot het systeem van de ov-chipkaart, zodat de integratie van het doelgroepenvervoer en het openbaar vervoer wordt gestimuleerd?

Antwoord 3

Het OV-chipkaartsysteem is bedoeld voor betalingen in het openbaar vervoer zoals gedefinieerd in de Wet Personenvervoer 2000. Doelgroepenvervoer is besloten vervoer dat op contractbasis wordt uitgevoerd. Het maakt daarom geen gebruik van de OV-chipkaart.

In het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer «Overstappen naar 2040: flexibel en slim OV» (Kamerstuk 23 645, nr. 640) heb ik aangegeven dat waar de vervoersvraag beperkt is, de huidige, veelal aanbodgestuurde diensten niet meer voldoen. Nieuwe deelautoconcepten, taxidiensten, zelfrijdende busjes, (elektrische) fietsvoorzieningen of innovatieve concepten waarbij openbaar- en doelgroepenvervoer slim zijn geïntegreerd, kunnen op den duur een betere invulling geven aan de reizigersvraag. Er zullen experimenten starten om openbaar vervoer en doelgroepenvervoer te combineren. Dit om te onderzoeken wat wel en niet werkt. Naast organisatie en financiering (ontschotting) zal daarbij ook gekeken worden naar verschillende betaalwijzen en de kosten daarvan (pin, betalen via een app, ov-chipkaart e.d.). Daaruit zal ook een mogelijk gewenste rol van de OV-chipkaart blijken.

Over de toegang tot het OV-chipkaartsysteem van nieuwe spelers op de OV-markt (anders dan vervoerders met een concessie) heb ik uitgebreid met uw Kamer gedebatteerd naar aanleiding van een rapport dat Ecorys hierover heeft uitgebracht (Kamerstuk 23 645, nr. 612). Mijn conclusie is dat zich geen belemmeringen voordoen die een wettelijke regeling rechtvaardigen maar ook dat het belangrijk is om een vinger aan de pols te houden. In mijn brief van 13 juni 2016 (Kamerstuk 23 645, nr. 622) heb ik aangegeven dat ik ACM daarom gevraagd heb om eind 2017 haar standpunt aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu kenbaar te maken over de vraag of nadere economische regulering van de OV-betalmarkt wenselijk is, op basis van haar (alsdan) meest recente inzichten.