

Vergaderjaar 2020–2021

23 645

Openbaar vervoer

28 642

Sociale veiligheid openbaar vervoer

Nr. 730

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 oktober 2020

De afgelopen maanden hebben in het teken gestaan van een veilige en optimale inzet van het openbaar vervoer tijdens de corona-crisis. Vanzelfsprekend heeft dit van alle betrokken partijen in de sector de nodige energie en inzet gevraagd. Ik wil hiervoor graag mijn complimenten en waardering uitspreken. Naast de maatregelen die nodig zijn voor een veilige en optimale inzet van het openbaar vervoer tijdens de coronacrisis is er ook voortgang geboekt op diverse trajecten op het gebied van openbaar vervoer en taxi. Met het oog op het door uw Kamer geplande Nota Overleg over OV & Taxi op 4 november a.s. informeer ik u in deze brief over de voortgang van:

- de sociale veiligheid in het openbaar vervoer;
- het financiële kader voor het nieuwe OV-betalen;
- de evaluatie van de regeling onkostenvergoedingen vrijwilligers personenvervoer per auto;
- de planning van de hoofdlijnennotitie voor de beschikbaarstelling van OV-reizigersdata.

Sociale veiligheid

De veiligheid en veiligheidsbeleving voor reizigers en personeel in het openbaar vervoer is van groot belang. Hoewel de meeste reizigers zich houden aan de afspraken, zien we helaas ook voorbeelden van mensen die dat niet doen en zelfs agressief gedrag vertonen. Dat is volstrekt onacceptabel en wordt dan ook niet getolereerd door de handhavers in het openbaar vervoer. Partijen werken daarop samen, delen kennis en ervaringen en nemen extra maatregelen om een veilig openbaar vervoer te blijven aanbieden voor reizigers en personeel.

Hieronder wordt dieper ingegaan op de monitoring van incidenten in het openbaar vervoer in relatie tot de maatregelen in het kader van covid-19 en op de stand van zaken met betrekking tot het reisverbod.

Monitoring van incidenten en boetes in relatie tot corona

De inzet is om op een veilige manier het openbaar vervoer te kunnen blijven aanbieden. Daartoe zijn een reeks maatregelen genomen zoals de verplichting van het dragen van een mondkapje, het toewijzen van staanplaatsen in de voertuigen, looproutes op het station, het beschermen van personeel met spatschermen en het maken van afspraken met werkgevers en onderwijsinstellingen over het spreiden van reizigers. De ontwikkelingen worden doorlopend gemonitord. Er wordt aan de hand van het aantal check-ins en het gebruik van kaartsoorten gelet op het gebruik van het openbaar vervoer, de drukte op de perrons en de spreiding van doelgroepen waarmee afspraken zijn gemaakt, over de dag. Ook worden het aantal incidenten en boetes gemonitord in relatie tot het dragen van een mondkapje en het afstand houden op stations, haltes en perrons. De cijfers worden wekelijks gedeeld en besproken met de betrokken partijen.

Het gebruik van het openbaar vervoer ligt op dit moment rond de 40% van het niveau in dezelfde periode in 2019. Conform de toezegging aan uw Kamer¹ ben ik met NS in gesprek gegaan over de toenemende drukte op sommige perrons.

Op dit moment is van drukte vrijwel geen sprake meer door de teruglopende reizigersaantallen door de nieuwe maatregelen die vanaf 15 oktober 2020 van kracht zijn. Inmiddels is het besluit genomen dat de mondkapjesplicht ook op stations en (overdekte) perrons zal gelden. Dit wordt uitgewerkt op basis van de Tijdelijke wet maatregelen covid-19. Tot die tijd geldt het dringende advies van het kabinet om ook op stations en (overdekte) perrons een mondkapje te dragen.

Het totaal aantal incidenten in het ov in de eerste drie kwartalen van 2020 is 1616. Dit is ongeveer gelijk aan het aantal incidenten gemeld in dezelfde periode in 2019. Gezien de sterke daling van het aantal reizigers sinds april, is het totaal aantal incidenten in verhouding dus toegenomen. Dat is gedeeltelijk te verklaren door de nieuwe maatregelen, zoals het dragen van een mondkapje waarop wordt gehandhaafd. Ook het achterin stappen in de bus of tram waardoor minder controle mogelijk is heeft daaraan bijgedragen. Ook zeggen vervoerders dat de afname van het aantal reizigers nu juist meer zicht geeft op de overlastplegers die anders waren opgegaan in de massa. Per week worden er tussen 100–200 incidenten gemeld in relatie tot corona. Dit aantal is al geruime tijd stabiel en lijkt de laatste weken af te nemen. Het aantal boetes in relatie tot mondkapjes neemt juist sterk toe tot 360 per week als gevolg van een strengere handhaving.

Reisverbod

Zoals is vermeld in de brief van 27 maart 2020 aan uw Kamer², ben ik in gesprek met het openbaar ministerie, vervoerders en politie over de mogelijkheden om een reisverbod op te leggen voor een ruimer gebied dan alleen voor de desbetreffende OV-lijn op basis van samenwerking tussen meerdere vervoerders. Het voornemen bestaat om via een pilot met een regionaal reisverbod in Oost-Nederland situaties aan te pakken waarin geweldsmisdrijven worden gepleegd (de zogenoemde A-incidenten). De verschillende vervoerders in Oost-Nederland hebben daartoe een plan van aanpak opgesteld.

¹ Plenair debat over coronaverspreiding in relatie tot het internationaal personenverkeer op 24 september 2020 (Handelingen II 2020/21, nr. 6)

² Kamerstuk 28 642, nr. 107.

Dit plan van aanpak wordt binnenkort besproken met de betrokken partijen en op basis van die uitkomsten zullen verdere stappen worden gezet. Ik houd uw Kamer op de hoogte van de ontwikkelingen.

Financieel kader regionaal openbaar vervoer voor het nieuwe OV-betalen

De introductie van het nieuwe OV betalen is weer een stap dichterbij. In het NOVB van mei 2019 was reeds besloten tot invoering van betalen met de bankpas (EMV-standaard) en barcode-betalen in het OV, omdat dit het reizen en betalen voor het OV laagdrempeliger en dus aantrekkelijker maakt. Reizigers hebben immers bijna allemaal wel een bankpas of mobiele telefoon op zak en een specifieke OV kaart is niet langer noodzakelijk.

Eén van de uitgangspunten van het NOVB-besluit is dat de invoering opbrengstenneutraal moet plaatshebben en dat op concessieniveau overeenstemming is over de financiële effecten. Voor de regionale concessies, dus voor het stads- en streekvervoer, moest dit uitgangspunt nog uitgewerkt worden. De wijze waarop dit uitgangspunt invulling zou moeten krijgen bleek het afgelopen jaar een complexe puzzel. De methodiek, waarop ik hierna zal ingaan, heeft in principe betrekking op de jaren 2021, 2022 en 2023. Vanaf 2024 is het de bedoeling dat de techniek onder de OV chipkaart uitgezet kan worden waardoor er nieuwe mogelijkheden ontstaan om tarieven en abonnementen kostenneutraal voor reizigers en opbrengstneutraal voor vervoerders en opbrengstverantwoordelijke overheden in te voeren.

Indien er geen onderscheid is tussen het tarief van een reis met de bankpas en met de OV-chipkaart dan leidt dat tot opbrengstendering, omdat reizigers die nu op een duurder los kaartje reizen (zoals wagenkaart en uurkaart) overstappen op betalen met de bankpas. En omdat de meeste reizigers een bankpas hebben is opbrengstdering reëel. Om zicht te krijgen op welk deel van de bankpas reizigers voorheen losse kaartjes kocht wordt een «aanmeld functie» gecreëerd, dit is een eenmalig registratie via een nog op te zetten online loket. Hierdoor wordt een deel van de derving verklaard. Wanneer een reiziger zich niet registreert kan hij wel met de bankpas betalen in het OV, maar betaalt «lokaal tarief». Dat tarief komen regionale overheden en vervoerders per concessie overeen en de prijs die de reiziger betaalt kan hoger liggen dan wanneer hij reist met de OV-chipkaart. Bij de trein liggen de «lokale tarieven» gelijk aan de OV chipkaart tarieven en is er geen onderscheid.

Voor de opbrengstendering die dan nog binnen het stads- en streekvervoer resteert tot de implementatie van het nieuwe productenpalet moet een landelijk afsprakenkader oplossing bieden. Onderdeel hiervan is een ophoging van het opstaptarief voor bus, tram, metro met 1 cent. Er wordt daarnaast per concessie een «bandbreedte vervoerdersrisico» gekozen. Als het opbrengsteneffect binnen een vooraf vastgesteld percentage van de reizigersopbrengsten blijft, is het voor risico van de vervoerder. Boven en onder de bandbreedte nemen concessieverlener -en houder maatregelen.

Consumentenorganisaties hebben over de hoofdlijnen van bovenstaande methodiek advies uitgebracht. Zij steunen de ontwikkeling van nieuwe betaalwijzen die het OV aantrekkelijker zullen maken.

Zij adviseren om de aanmeldfunctie te voorkomen zodat de bankpas altijd gebruikt kan worden tegen hetzelfde tarief als de OV-chipkaart. Als dit toch niet kan, dan adviseren zij om het loket voor aanmelding zo klantvriendelijk mogelijk in te richten. Onder voorwaarden kunnen zij instemmen met het ophogen van het opstaptarief omdat voor de bankpas

geen aanschafkosten hoeven te worden betaald zoals bij de huidige OV-chipkaart.

Nadat deze methodiek in september j.l. is besproken in het NOVB hebben de decentrale overheden en stad- en streekvervoerders groen licht van hun achterbannen gekregen. Wel wordt er op dit moment nog druk gezocht naar mogelijkheden om de aanmeldfunctie overbodig te maken. Hierover spreken we in november in het NOVB en daarna volgt de stap van formele besluitvorming door gedeputeerde staten en Dagelijkse Besturen van de Vervoerregio's op basis van de definitieve invulling. Ik zal u hierover begin 2021 informeren in de voortgangsrapportage van het NOVB over 2020.

Naast de methodiek om tot een opbrengstneutrale invoering van het nieuwe OV-betalen te komen is er ook gewerkt aan een oplossing voor het vraagstuk van vervroegde afschrijvingen en herinvesteringen in nieuwe apparatuur bij concessiewisselingen. Een zgn. poolconstructie bij Translink, waarbij vervoerders de noodzakelijke apparatuur kunnen leasen, is op hoofdlijnen uitgewerkt en wordt nu concreet ingevuld.

Evaluatie regeling onkostenvergoedingen vrijwilligers personenvervoer per auto

De regeling onkostenvergoedingen vrijwilligers personenvervoer per auto is in 2016 gewijzigd. De regeling beoogt positieve effecten te bereiken door meer ruimte te creëren voor initiatieven van vrijwilligers. Het achterliggende doel is dat die initiatieven met dit type vervoer een gewenste maatschappelijke functie kunnen vervullen. Onderdeel van de regeling is het uitvoeren van een evaluatie, twee jaar na de start van de regeling. Onderdeel van de evaluatie is het bekijken van eventuele marktversturende effecten.

De evaluatie is inmiddels afgerond en is als bijlage bij deze brief gevoegd³. De belangrijkste conclusies zijn dat het vervoer door vrijwilligers aanvankelijk gegroeid is en daarna gestabiliseerd en dat de regeling niet marktversturend heeft gewerkt. In het rapport worden ook een aantal aanbevelingen gedaan over o.a. de ontwikkeling van een toetsingskader vrijwilligersvervoer en het verbeteren van de informatievoorziening over de regeling. De aanbevelingen werk ik de komende tijd samen met de betrokken partijen verder uit.

Hoofdpijnennotitie voor het beschikbaar stellen van OV-reizigersinformatie

In de brief van 24 maart 2020⁴ heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat een hoofdpijnennotitie aangekondigd waarin nut, noodzaak en proportionaliteit van regelgeving voor het beschikbaar stellen van informatie gebaseerd op OV-reizigersinformatie uitgewerkt worden. In de brief geeft de Minister aan te streven naar afronding van de hoofdpijnennotitie rond de zomer van 2020. Daarbij stond een beknopte hoofdpijnennotitie voor ogen met uitgangspunten, randvoorwaarden en de contouren van een algemene maatregel van bestuur (amvb).

De amvb moet getoetst worden aan onder meer de Europese Algemene Verordening Gegevensbescherming, de Mededingingswet en aan aspecten van bedrijfsvertrouwelijkheid.

Op basis van reacties uit de sector, heb ik besloten de toetsingsmomenten al zoveel mogelijk in het kader van de hoofdpijnennotitie uit te voeren in

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁴ Kamerstuk 23 645, nr. 714

plaats van in het amvb-traject. Hierdoor wordt de hoofdlijnennotitie later afgerond dan beoogd, maar het voordeel is dat de betrokken partijen in een vroeg stadium stap voor stap in het proces worden meegenomen. Ik verwacht dat de hoofdlijnennotitie in de loop van het voorjaar van 2021 aan uw Kamer kan worden aangeboden. De monitoring van de mobiliteitsontwikkelingen tijdens de coronacrisis ondervindt hiervan overigens geen hinder. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft uw Kamer hierover geïnformeerd in de brief van 10 juli 2020⁵.

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

⁵ Kamerstukken 31 305 en 25 295, nr. 315