

Vergaderjaar 2017–2018

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 662

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 30 april 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 27 februari 2018 over het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 in verband met de landelijke werking van de OV-chipkaart en enkele technische wijzigingen alsmede tot vaststelling van het tijdstip van inwerkingtreding van de Wet van 23 september 2015 tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met de invoering van delegatiebepalingen voor de regulering van het systeem van vervoersbewijzen, betaalwijzen en betaaldienstverlening in het openbaar vervoer (Kamerstuk 23 645, nr. 657).

De vragen en opmerkingen zijn op 17 april 2018 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 25 april 2018 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Schuurkamp

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft mij verzocht geen onomkeerbare stappen te nemen totdat de Kamerbehandeling daarvan is afgerond. Graag verneem ik of daarvan, na het ontvangen van deze reactie, sprake is.

Ik dank de leden van de VVD-fractie, de CDA-fractie, de SP-fractie en de 50PLUS-fractie voor hun positieve reactie op het ontwerpbesluit. Hieronder ga ik in op de gestelde vragen en houd daarbij de volgorde van de vragen aan zoals opgenomen in het verslag. Alleen de vragen van de CDA-fractie en de SP-fractie over enkelvoudig in- en uitchecken heb ik bij elkaar gezet.

Algemeen

Naar aanleiding van een vraag van de CDA-fractie of het besluit voortvloeit uit, dan wel afwijkt van, eerder gemaakte afspraken, merk ik op dat de inhoud van het besluit niet identiek is aan de inhoud van de bestuursakkoorden op basis waarvan de OV-chipkaart destijds is ingevoerd. Het verschil zit in de positie van het kleinschalig openbaar vervoer en openbaar vervoer dat met ontheffing buiten de concessies wordt uitgevoerd. In de bestuursovereenkomsten zijn hierover per concessiegebied destijds wisselende afspraken gemaakt, waarin dit vervoer soms wel, soms niet en soms gedeeltelijk is meegenomen. In het besluit worden deze vormen van openbaar vervoer als geheel buiten de landelijke verplichting gehouden. Het staat de concessieverleners vanzelfsprekend vrij om de concessiehouder via de concessie te (blijven) verplichten de reiziger met een OV-chipkaart toegang te geven tot deze vormen van openbaar vervoer.

Naar aanleiding van de vragen van de CDA-fractie en de SP-fractie of het besluit bijdraagt aan een soepele invoering van het enkelvoudig in- en uitchecken bij verschillende vervoerders merk ik op dat het besluit losstaat van enkelvoudig in- en uitchecken. Een beslissing over de mogelijkheden tot landelijke invoering van enkelvoudig in- en uitchecken kan los van het besluit worden genomen en geïmplementeerd. In het Nationaal Openbaar Vervoerberaad (NOVB) zal naar verwachting in september 2018 een beslissing worden genomen over de mogelijkheden tot landelijke invoering van enkelvoudig in- en uitchecken op het spoor. Ik heb uw Kamer hierover geïnformeerd in mijn brief van 28 maart 2018 (Kamerstuk 23 645, nr. 660).

Met betrekking tot de vraag/opmerking van de SP-fractie over de noodzaak van een oplossing op de korte termijn voor enkelvoudig in- en uitchecken met de OV-chipkaart en dat niet de situatie mag ontstaan dat mensen, die niet bij machte zijn om van allerlei nieuwe technieken gebruik te maken niet op dezelfde simpele wijze kunnen reizen als reizigers die hier wel gebruik van kunnen maken, merk ik op dat het onderwerp enkelvoudig in- en uitchecken op de werkagenda van het NOVB staat. Met betrekking tot de voortgang verwijs ik naar mijn eerdergenoemde brief van 28 maart 2018 (Kamerstuk 23 645, nr. 660).

In antwoord op de vraag van de CDA-fractie hoe het besluit zich verhoudt tot het regeerakkoord (bijlage bij Kamerstuk 34 000, nr. 34) dat de behoefte benoemt aan gemakkelijke betaalwijzen in een geïntegreerd vervoersysteem, merk ik op dat het besluit geen regels stelt met betrekking tot andere elektronische vervoerbewijzen. Op die manier blijft er voor de betrokken partijen ruimte om nieuwe, multimodale betaalwijzen te introduceren. Het besluit bevat geen belemmeringen voor innovaties en staat de afspraken uit het regeerakkoord niet in de weg.

In antwoord op de vragen van de CDA-fractie of met het besluit het exclusieve karakter van de OV-chipkaart komt te vervallen en of dat impliceert dat het onzeker wordt hoeveel reizigers in de aankomende jaren hun reis nog met de OV-chipkaart gaan afrekenen merk ik het volgende op. Het besluit heeft geen invloed op het tempo waarin nieuwe betaalsystemen worden ontwikkeld en geïntroduceerd en de mate waarin reizigers daarvan in de toekomst gebruik zullen maken. Door dit besluit wordt duidelijk in welke gevallen reizigers in elk geval kunnen rekenen op de mogelijkheid tot gebruik en de geldigheid van hun OV-chipkaart naast reeds bestaande en toekomstige betaalmogelijkheden. Ik vind het van groot belang dat de reiziger met één, uniform systeem voor zoveel mogelijk vormen van openbaar vervoer kan betalen. De doorontwikkeling van de OV-chipkaart naar nieuwe, betaalsystemen die up-to-date zijn zoals betalen met de mobiele telefoon of de bankpas, vind ik evenzeer in het belang van de reiziger. Ik constateer dat deze twee in elkaars verlengde liggen. Indien op termijn een nieuw, klantvriendelijk en goedkoper systeem de OV-chipkaart kan vervangen voorziet het besluit in een regierol voor het rijk om een ordelijke transitie mogelijk te maken.

Met betrekking tot de vraag van de CDA-fractie of het terugverdienmodel in de financiering van de vernieuwing van het OV-chipkaartsysteem niet op losse schroeven komt te staan merk ik op dat de innovatie in het OV-betalen met inbegrip van de financiering ervan, op de werkagenda van het NOVB staat. Voor wat betreft de voortgang verwijs ik naar mijn eerdergenoemde brief van 28 maart 2018 (Kamerstuk 23 645, nr. 660).

In antwoord op de vragen van de 50PLUS-fractie over de kosten van het OV-chipkaartsysteem en de positie van Translink bij nieuwe vormen van betalen, merk ik het volgende op. Het besluit zelf leidt niet tot extra kosten voor reizigers, vervoerders en concessieverleners omdat het besluit aansluit bij de bestaande praktijk. Er zijn geen nieuwe investerings- of aanschafkosten nodig. Ook leidt het besluit niet tot extra administratieve lasten omdat de OV-chipkaart reeds in bestaande concessies is opgenomen. Indien op termijn een nieuw, klantvriendelijk en goedkoper systeem de OV-chipkaart kan vervangen voorziet het besluit in een regierol voor het rijk om een ordelijke transitie naar een eventueel nieuw systeem mogelijk te maken. Tot die tijd blijven de betrokken partijen in het NOVB werken aan verbeteringen van het OV-chipkaartsysteem. Bij de verbeteringen wordt ook gekeken naar de hoogte van de aanschafprijzen en verlengingskosten van de OV-chipkaart. Ook betalen met de mobiele telefoon of een bankpas komt hierbij aan de orde. Dat één bepaalde proef met mobiel betalen (OV-chip mobiel) recent is gestopt, doet hieraan niets af. Of de nieuwe vormen van betalen ook gevolgen hebben voor de positie van Translink is nu nog niet te zeggen. Over de stand van zaken rond de verbeteringen van het OV-chipkaartsysteem verwijs ik naar de voortgangsrapportage van het NOVB die ik met mijn eerdergenoemde brief van 28 maart 2018 aan uw Kamer heb gezonden (bijlage bij Kamerstuk 23 645, nr. 660).