

Vergaderjaar 2010–2011

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 478

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 augustus 2011

Hierbij beantwoord ik de nog niet beantwoorde mondelinge vragen welke zijn gesteld in het AO openbaar vervoer op 28 april 2011 (kamerstuk 23 645, nr. 451). Ik heb toegezegd deze vragen nog schriftelijk te beantwoorden. De Tweede Kamer heeft reeds een separate brief ontvangen over de vraag van de heer Monasch (PvdA) inzake de vermeende kartelvorming tussen Veolia en Arriva in 2005 (23 645, nr. 444 d.d. 16 mei 2011). Mijn toezegging aan de heer Aptroot (VVD) om antwoord te geven op de vraag of de NS de opbrengst van de afgelopen jaren van het Eurregioticket kan uitbetalen aan collega-vervoerders heb ik schriftelijk beantwoord (briefnummer IENM/BSK-2011/91063 d.d. 27 juni 2011). Tot slot heb ik de toezegging aan mevrouw Van Gent (GroenLinks) over het toegankelijk maken van bestaande treinen, naar aanleiding van een idee van mevrouw R. Prommenschenkel beantwoord in mijn brief van 28 juni jl. (briefnummer IENM/BSK-2011/90934).

Investerings OV en accijnzen in KBA's

De heren Monasch (PvdA) en Verhoeven (D66) vroegen zich af of accijnzen zijn meegenomen in KBA's. Dit is inderdaad het geval. Door stijging van het OV-gebruik, daalt het auto-gebruik en daarmee treedt een derving van accijnsinkomsten op. Deze derving wordt als «kost» meegewogen in de KBA's.

Reistijdwinst auto als gevolg van investeringen

Mevrouw van Gent (GroenLinks) heeft verzocht om een rapport over de reistijdwinst per automobilist als gevolg van investeringen in het wegennet de afgelopen twintig jaar. Ik heb toegezegd eerst te willen bezien of er niet reeds voldoende informatie voorhanden was en hierop terug te komen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Voor elk groot project wordt een MKBA gemaakt. Daarin wordt reistijdwinst inzichtelijk gemaakt en als maatschappelijke baat meegewogen. In paragraaf 3.2. van de Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is

het belang van reistijdwinst beschreven. De maatschappelijke baten als gevolg van reistijdwinst door investeringen overtreffen de maatschappelijke kosten.

MBO-studentenkaart

De heer Monasch vroeg of ik bereid was om een MBO-trajectkaart voor scholieren tot 18 jaar in te voeren. Ik heb deze vraag overgebracht aan het Ministerie van OCW, dat verantwoordelijk is voor de MBO-scholierenkaart. De staatssecretaris van OCenW heeft de kamer hierover schriftelijk geïnformeerd op 5 juli 2011.

Vragen van het lid Monasch over OV

Zijn de onderzoeken voor de OV-klientenbarometer representatief? Over een heel jaar worden slechts 100 ritten per gebied beoordeeld en worden daarbij gemiddeld slechts 10 personen naar hun mening gevraagd. Is dat voldoende fundament voor beoordeling van het openbaar vervoer?

In 1,5 maand worden in 87 onderzoeksgebieden, die voor een groot deel overeen komen met de concessies, enquêtes gehouden onder reizigers die op dat moment in een openbaar vervoermiddel reizen. Er zijn in 2010 90 000 reizigers benaderd, waarvan 87 000 een ingevuld enquêteformulier hebben ingeleverd. Dit komt neer op een gemiddelde van 1000 reizigers per onderzoeksgebied. Dat is voldoende om zeer grote betrouwbaarheid te hebben. De representativiteit is eveneens hoog, omdat op het moment van reizen in het voertuig zelf wordt geënuquêteerd en daarmee ook reizigers die niet beschikken over internet worden geënuquêteerd. Ook bij veerdiensten, in treinen, Randstadrail, tram Utrecht en HOV-lijnen vinden enquêtes plaats. De lijnen waar geënuquêteerd wordt, zijn geselecteerd in een aselechte steekproef, maar wel zodanig dat er tussen spits en dal en weekend en werkdagen een juiste verdeling optreedt. In 2010 zijn 7299 ritten geselecteerd. De enquêteurs worden ook gecontroleerd. Kortom het onderzoek voor de klientenbarometer is zeer uitgebreid en betrouwbaar en biedt een representatief resultaat.

Kan de minister aangeven hoe in deze klientenbarometer rituitval wordt gemeten?

Rituitval is één van de vele onderwerpen waarover de vervoerders moeten rapporteren aan hun opdrachtgevers. Maar rituitval maakt geen onderdeel uit van de ov-klientenbarometer. Want in de klientenbarometer wordt de gereden rit gemeten. Als een rit uitvalt, meten de enquêteurs de klanttevredenheid een week later in dezelfde rit.

Middelbare scholieren in Zwolle hebben mij gemeld dat hun reistijd van 20 naar 60 minuten was gestegen. Kan de minister aangeven hoe langere reistijden van A naar B door veranderingen in de concessie worden verwerkt in tevredenheidsonderzoeken?

In de enquête is een vraag opgenomen waarin de reiziger wordt gevraagd naar een oordeel over de reistijd van de rit. In de data-analyses is de beantwoording van deze vraag te relateren aan kenmerken van de reizigers (leeftijd, geslacht, motief).

Is het de minister in de klientenbarometer opgevallen dat er veel klachten waren over de hoge prijzen, met name onder jongeren?

In de enquête zijn twee vragen die in de klientenbarometer een onvoldoende scoren (4 en 4,5). Dit is een vraag over reisinformatie bij vertraging en een vraag over de prijs van een rit. Het is niet bekend dat jongeren meer klachten hebben dan andere reizigers, omdat dit niet eenduidig uit de resultaten blijkt.

Welke conclusies zijn er bij de minister bekend over de arbeidsomstandigheden van het personeel als gevolg van de aanbestedingen in de afgelopen jaren?

Mij is niet bekend dat de arbeidsomstandigheden verslechteren. Bedrijven moeten voldoen aan de wetgeving inzake arbeidsomstandigheden en rij- en rusttijden. Afspraken over arbeidsvoorwaarden worden vastgelegd tussen werkgevers en werknemers. De sociale partners sluiten daartoe een CAO. Ik ben daarin geen partij. Wel is bij wet geregeld dat het bij de concessie betrokken personeel beschermd is tegen ontslag en overgaat naar de nieuwe concessiehouder.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus