

Vergaderjaar 2021–2022

23 645

Openbaar vervoer

31 521

Taxibeleid

Nr. 769

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 september 2022

Ondanks de coronacrisis, die voor een groot deel in het teken heeft gestaan van voldoende, veilig en beschikbaar openbaar vervoer, is in de afgelopen tijd ook voortgang geboekt op andere trajecten. In deze brief informeer ik uw Kamer over:

- de stand van zaken in de ontwikkeling van nieuwe vormen van OV-betalen;
- ontwikkelingen in de taxi-sector:
 - onderzoek naar de financiële positie van de taxi-sector als gevolg van de coronacrisis;
 - alternatieven voor de Boordcomputer Taxi (BCT);
- het onderzoek naar de versterking van de onafhankelijke positie van de OV Ombudsman;
- regelgeving over het beschikbaar stellen van informatie over reizigersstromen in het openbaar vervoer;
- twee wijzigingen van de hoofdrailnet (HRN)-concessie;
- de uitvoering van toezeggingen over:
 - «priority seats» in NS-treinen;
 - de pilot regionaal reisverbod in Oost-Nederland;
 - de uitvoering van afspraken rond de opheffing van de politiepost Amsterdam CS.
 - de evaluatie van de ZSM-aanpak in het openbaar vervoer (Zorgvuldig, Snel en op Maat).

Stand van zaken nieuwe vormen OV-betalen

In 2021 is de voortgang van de introductie van nieuwe betaalvormen in het OV in uw Kamer behandeld¹. De huidige OV-chipkaart wordt vernieuwd en er komen nieuwe betaalvormen bij, zoals in- en uitchecken met een betaalpasje, creditcard of mobiel. De Vaste Kamercommissie voor I&W is op 10 juni jl. vanuit het werkprogramma OV betalen geïnformeerd

¹ Commissiedebat OV & Taxi van 19 mei 2021 – Kamerstuk 23 645, nr. 753.

door de OV-bedrijven over alle ontwikkelingen. De nieuwe betaalvormen onder de naam OVPay worden eerst op kleine schaal getest en beproefd en sinds 2021 per concessie «uitgerold». De landelijke introductie vindt plaats op het moment dat alles soepel en simpel werkt en naar tevredenheid van de reizigers is.

In het NOVB van 15 juni 2022 is, na een positief advies van de consumentenorganisaties, ingestemd met het beprijzingsmodel voor kaarten en services van OVPay. In dit model betaalt de reiziger naar gebruik. Door een eenmalige verhoging van de ritprijs met 0,44% worden de servicekosten van het nieuwe betaalsysteem eerlijk over de totale groep van reizigers verdeeld.

De adviesprijzen voor de nieuwe digitale en fysieke OV-chipkaarten worden respectievelijk € 3,00 en € 6,00. De prijzen zijn lager dan de huidige aanschafprijs waardoor de totale bijdrage van reizigers aan de dekking van de kosten van het betaalsysteem zal dalen met circa 13%. Daarnaast heeft de reiziger de mogelijkheid om te kiezen voor reizen met de bankpassen en is dus niet verplicht om een nieuwe OV-chipkaart aan te schaffen.

Eerder heeft het NOVB ook besloten dat er geen digitale aanmeldfunctie komt om met een bankpas of creditcard gebruik te kunnen maken van het OV-chipkaarttarief. Een dergelijke aanmeldfunctie is niet gebruiksvriendelijk en past niet in het streven om de toegang tot het OV nog laagdrempeliger en aantrekkelijker te maken. In de Kamerbrief van 30 oktober 2020² is toegezegd uw Kamer te informeren over de uiteindelijke besluitvorming, wat ik hierbij doe.

Pas als het nieuwe systeem zich bewezen heeft kan de techniek achter de huidige OV-chipkaart worden stopgezet. Dit zal goed gecommuniceerd en gefaciliteerd worden zodat de reizigers die dan nog op de huidige OV-chipkaart reizen eenvoudig kunnen overstappen naar de nieuwe betaalwijzen. Volgens de laatste inzichten kan ook begin 2024 de huidige OV chipkaart nog gebruikt worden. Dat is later dan oorspronkelijk gepland, maar voor de reizigers zitten hier geen nadelen aan.

Ontwikkelingen in de taxi-sector

Onderzoek naar de financiële positie van de taxi-sector als gevolg van de coronacrisis

In reactie op vragen van uw Kamer in het commissiedebat Openbaar Vervoer en Taxi van 19 mei 2021 heeft mijn voorganger toegezegd om een «foto» te laten maken van de financiële situatie van taxichauffeurs ten gevolge van corona. Over de contouren van dit onafhankelijke onderzoek bent u geïnformeerd in de brief van 21 september 2021³. Ik heb de Ministeries van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, Economische Zaken en Klimaat en Financiën betrokken omdat zij verantwoordelijk zijn voor delen van het onderwerp.

Het onderzoek is afgerond en ik stuur u hierbij het onderzoeksrapport. Uit het rapport blijkt dat de consumententaximarkt hard is geraakt door de terugloop in vraag naar taxi's. Aan het begin van de pandemie was er zo'n 90% minder vraag, in november 2021, het einde van de onderzoeksperiode, was er nog ongeveer de helft minder vraag naar taxi's dan voor

² Kamerstukken 23 645 en 28 642, nr. 730.

³ Kamerstukken 31 521 en 25 295, nr. 121.

corona. De omzet van chauffeurs liep evenredig terug: gemiddeld hadden ze 40 tot 50% minder omzet.

Een deel van de taxiondernemers heeft op de afgenomen vraag geanticipeerd door voertuigen tijdelijk te schorsen (van de markt te halen) en zo verzekeringskosten te besparen. Ondernemers kunnen de schorsing opheffen op het moment dat zij weer met hun voertuig willen gaan werken. Het overgrote deel van de chauffeurs heeft gebruik gemaakt van financiële steunmaatregelen van het Rijk. Zo heeft 78% van de eenmanszaken gebruik gemaakt van de Tegemoetkoming Ondernemers Getroffen Sectoren Covid-19 (hierna: TOGS). Uit gegevens van gemeenten blijkt dat ook het overgrote deel van de aanvragen van chauffeurs voor de Tijdelijke overbruggingsregeling zelfstandige ondernemers (hierna: Tozo) gehonoreerd is.

Niet alle chauffeurs voldoen echter aan de voorwaarden voor steun. Redenen hiervoor zijn bijvoorbeeld een te hoge omzet, te weinig vaste lasten, of het inkomen van de partner.

Leasemaatschappijen en verzekeraars hebben coulancemaatregelen aangeboden aan chauffeurs. Verzekeraars die zijn aangesloten bij het Verbond voor Verzekeraars (ruim 95%) hanteren bijvoorbeeld een «raamwerk voor ondernemers in nood» om schulden bij chauffeurs zoveel mogelijk te voorkomen.

De Belastingdienst heeft ook uitstel van betaling verleend: het percentage chauffeurs dat daar gebruik van maakt is gestegen van 11 naar 25%. Het gemiddelde bedrag waarvoor uitstel is verleend, was in september 2021 bijna 7.000 euro.

Dankzij de steunmaatregelen, coulance, hulp van familie, inzet van eigen middelen en heel veel doorzettingsvermogen heeft de branche de crisis weten te doorstaan. Nu de coronabeperkingen zijn opgeheven kan de weg naar herstel, die blijkens het onderzoek al in 2021 was ingeslagen, verder worden vervolgd. Bij de evaluatie van de taxiwetgeving, die ik dit jaar zal starten, zal ik meenemen hoe de taximarkt zich in 2022 heeft hersteld na de coronacrisis.

Met het rapport geef ik tevens uitvoering aan de motie van het lid Van Baarle (DENK) waarin de regering wordt verzocht om opnieuw in gesprek te treden met lease- en verzekeringsmaatschappijen teneinde coulance voor taxichauffeurs die in de knel zijn geraakt te bieden⁴. Dat is gebeurd. In het kader van het onderhavige onderzoek hebben nieuwe gesprekken plaats gevonden.⁵

Alternatieven voor de Boordcomputer Taxi (hierna: BCT)

Mijn voorganger heeft u op 3 juli 2019 per brief geïnformeerd over het onderzoek dat de inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is gestart naar een onderzoek naar alternatieven voor de BCT op de middellange termijn⁶. Al vanaf de verkennende fase is de markt bij dit proces betrokken en geconsulteerd.

⁴ Kamerstuk 35 420, nr. 446.

⁵ Op pagina 55 en 56 van het rapport vindt u een overzicht van de maatregelen die vanwege corona door verzekeraars- en leasebedrijven zijn ingesteld. Deze lopen uiteen van generieke betalingsregelingen- en periodieke kortingen tot individueel maatwerk.

⁶ Kamerstukken 31 521, nr. 115.

Om een onderbouwde beleidskeuze te kunnen maken heeft de ILT – als handhaver van de voorschriften voor het Nederlandse taxivervoer – een expertanalyse uit laten voeren naar mogelijke varianten voor het verzamelen van gegevens ten behoeve van de handhaving, anders dan via de huidige BCT. Er is gekozen voor een door de markt gedragen systematiek waarbij chauffeurs verplicht worden hun arbeids- en rusttijdgegevens zelf continu en automatisch aan te leveren aan de ILT, onder verantwoordelijkheid van de vervoerder waarvoor zij werken. Taxiondernemingen kunnen zelf kiezen voor een apparaat of app die voor dit doel op de markt komt. Het is aan fabrikanten en ICT-dienstverleners om apparatuur en software te ontwikkelen die taxiondernemers en chauffeurs ondersteunen bij het registreren van arbeids- en rusttijdgegevens en het online aanleveren daarvan bij de ILT. De ILT stelt marktpartijen hiertoe in staat door het organiseren van informatiebijeenkomsten en het beschikbaar stellen van relevante informatie, waaronder de specificaties voor de gegevensuitwisseling.

Gedurende het ontwikkeltraject blijven alle ketenpartners, net als in de onderzoeksfase, betrokken via een begeleidingscommissie. Zij worden geïnformeerd en geraadpleegd bij belangrijke ontwerpkeuzes en bijvoorbeeld de uitkomsten van praktijkproeven. Ook wordt gesproken over hoe te zorgen voor een soepele overgangsperiode. De ILT werkt de nieuwe systematiek nu verder uit. Het streven is dat deze in 2024 gereed is voor gebruik.

Onderzoek versterking onafhankelijke positie OV Ombudsman

Sinds 2008 verstrekt I&W subsidie aan reizigersvereniging Rover voor het in stand houden van het OV klachtenloket «OV Ombudsman» (hierna: OV Ombudsman). Op 11 mei 2021 heeft mijn voorganger uw Kamer geïnformeerd over de evaluatie van deze subsidie⁷. Hierbij wordt de onafhankelijke positie van OV Ombudsman binnen de Rover-organisatie benoemd als aandachtspunt. I&W heeft onderzoek laten doen naar de opties voor de versterking van de onafhankelijke positie van OV Ombudsman. Het onderzoeksrapport is opgenomen in de bijlage bij deze brief.

De voorkeursvariant uit het rapport is om OV Ombudsman te ontvlechten van Rover en in te bedden bij de Geschillencommissie. Volgens de onderzoekers zorgt de inbedding van OV Ombudsman bij de Geschillencommissie voor de meest positieve impact op de taakuitvoering en onafhankelijke positie van OV Ombudsman. Het verbetert de onafhankelijkheid van OV Ombudsman door de afwezigheid van de schijn van partijdigheid of belangenverstrengeling. De Geschillencommissie heeft haar basis in het oplossen van geschillen. Daarnaast heeft de Geschillencommissie in meerdere sectoren ook een klachtenloket met het doel te informeren, te adviseren, trends te analyseren en waar mogelijk in klachten te bemiddelen, juist ter voorkoming van geschillenprocedure.

Op basis van de conclusies van het rapport, ben ik met betrokken partijen een verdere verkenning gestart naar de verdere uitwerking van de voorkeursvariant uit het rapport. Over de resultaten van deze nadere uitwerking zal ik u op de hoogte houden.

Regelgeving over het beschikbaar stellen van informatie over reizigersstromen in het openbaar vervoer

Gegevens over reizigersstromen zijn nodig voor een goed inzicht in het gebruik van het openbaar vervoer door de reiziger. Daarmee kan

⁷ Kamerstuk 23 645, nr. 752.

mobilitéitsbeleid beter vorm worden gegeven, zowel voor het openbaar vervoer zelf als voor de aansluiting met andere vervoersmodaliteiten. Bij dit laatste kan ook gedacht worden aan de ontwikkeling van nieuwe producten en diensten voor deur-tot-deurreizen zoals MaaS. Momenteel is deze informatie alleen op aanvraag beschikbaar bij de concessiehouders.

Eerder is uw Kamer geïnformeerd over het voornemen een hoofdlijnennotitie op te stellen over mogelijke regelgeving om de informatie over reizigersstromen beter toegankelijk te maken⁸. Deze hoofdlijnennotitie treft u hierbij als bijlage aan.

Ik beoog binnen de grenzen van de Europese Algemene Verordening gegevensbescherming (AVG) en de Mededingingswet een actieve en passieve publicatieplicht in te stellen voor concessiehouders van informatie over reizigersstromen. De actieve publicatieplicht heeft betrekking op het openbaar maken van cijfers over reizigerskilometers en -aantallen, het aantal in- en uitstappers op stations en haltes alsmede om aantallen over herkomst en bestemming van reizigers. De passieve publicatieplicht heeft betrekking op specifieke informatie die niet allemaal kan worden meegenomen in de actieve publicatieplicht en waarvoor een aanvraag bij de concessiehouders moet worden ingediend.

De voorgenomen wetgeving bestaat uit twee fasen. De eerste fase is een regeling in het Besluit Personenvervoer 2000 die afzonderlijke concessiehouders verplicht om per concessie informatie over reizigersstromen beschikbaar te stellen. De grondslag hiervoor is art. 30c van de Wp2000.

De tweede fase is een wijziging van de Wet Personenvervoer 2000 om samenwerking over concessiegrenzen heen verplicht te stellen voor het beschikbaar stellen van regionale en landelijke informatie over reizigersstromen.

Ik streef er naar deze regelgeving binnen twee jaar in werking te laten treden.

Twee wijzigingen van de HRN-concessie

Wijziging in verband met Mobility as a Service (MaaS)

Zoals afgesproken in het NOVB stellen sinds 1 januari 2022 alle OV-bedrijven met een vervoerconcessie andere partijen, zoals MaaS-dienstverleners, in staat om eenvoudig en tegen gelijke voorwaarden vervoerbewijzen van hun OV-diensten aan te bieden. Deze andere partijen kunnen nu OV-ritten koppelen en als één reis aan hun klanten aanbieden. Ze kunnen dit ook nog uitbreiden met bijvoorbeeld voor- en natransport met andere vervoermiddelen en dit als één vervoerdienst aan hun klant aanbieden. In het NOVB is afgesproken om deze handelwijze van de vervoerders te borgen in alle OV-concessies. Uw Kamer is hierover op 18 december 2020 geïnformeerd⁹. Hierbij stuur ik u de desbetreffende wijziging van de HRN-concessie. De decentrale concessies voor het regionale stads- en streekvervoer zijn of worden navenant aangepast.

⁸ Kamerstukken 23 645, nr. 714 (brief van 24 maart 2020) en Kamerstukken 23 645 en 28 642, nr. 730 (brief van 30 oktober 2020).

⁹ Kamerstuk 29 984, nr. 917.

Tijdens de coronapandemie heeft I&W vanwege de corona-gerelateerde reisbeperkingen, de uitgebreidere ticket- en grenscontroles en lagere reizigersaantallen toestemming verleend aan NS en Eurostar om tijdelijk af te wijken van de concessie door geen tickets meer te verkopen tussen Nederland en het station Brussel-Zuid. De stop in Brussel-Zuid werd alleen gebruikt om passagiers uit Brussel in te laten stappen die naar Londen reizen. Een evaluatie van NS laat zien dat het niet verkopen van tickets tussen Nederland en Brussel leidt tot een betere reizigerservaring en de kans vergroot dat in de toekomst de reistijd kan worden verkort door een kortere haltering op Brussel-Zuid. Ik heb daarom ingestemd met een concessiewijziging om deze situatie permanent maken. De consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Locov zijn hierover geconsulteerd en hebben positief gereageerd. De wijziging van de HRN-concessie heb ik bijgevoegd.

Toezeggingen

Priority seats in NS-treinen

In het commissiedebat van 15 juni 2021 over Spoor, spoorveiligheid en ERTMS heeft mijn voorganger – naar aanleiding van vragen van het lid De Hoop (PvdA) over eersteklas zitplaatsen voor zwangeren in de trein – toegezegd te bekijken of de *priority seats* waar onder andere zwangere vrouwen gebruik van maken goed werken¹⁰. Mijn voorganger heeft hierover met NS gesproken. NS neemt de vindbaarheid en de beschikbaarheid van de *priority seats* mee in een breed klantonderzoek onder reizigers met een motorische en/of visuele beperking.

Op die manier kan een goed beeld worden gevormd van het gebruik van *priority seats*. Mocht uit dit onderzoek blijken dat reizigers problemen ervaren met *priority seats*, dan zal NS hier verdere actie op ondernemen.

NS geeft aan dat als gevolg van Europese regels op dit moment al tien procent van de zitplaatsen een *priority seat* is, waar zwangeren en reizigers met uiteenlopende beperkingen gebruik van kunnen maken. Ook zetten zij al in op het verder verbeteren en vergemakkelijken van het gebruik van deze zitplaatsen door deze in nieuwe treinen nog beter zichtbaar te maken en via communicatie aandacht te vragen voor zichtbare en onzichtbare beperkingen. Aparte uitzonderingsregels om gebruik toe te staan van de eerste klas door zwangeren, zoals het lid De Hoop heeft gesuggereerd, liggen vanwege de beschikbaarheid van *priority seats* nu niet voor de hand.

Zulke uitzonderingen zijn arbitrair; andere groepen hebben wellicht dezelfde behoefte en krijgen die mogelijkheid niet. Tevens zijn zulke uitzonderingen volgens NS niet goed te handhaven. Ik zal uw Kamer informeren over de uitkomsten van het klantonderzoek van NS.

Stand van zaken pilot regionaal reisverbod Oost-Nederland

In de brief van 18 december 2020¹¹ heeft mijn ambtsvoorganger uw Kamer geïnformeerd over de samenwerking tussen de provincie Overijssel, de provincie Gelderland, de politie en de vervoerders Arriva, Connexxion, Keolis en NS aan de pilot regionaal reisverbod in Oost-Nederland. De pilot moet het mogelijk maken om via een regionaal

¹⁰ Kamerstuk 29 984, nr. 940.

¹¹ Kamerstuk 35 630, nr. 3.

reisverbod door meer dan één vervoerder en op meer dan één traject, situaties aan te pakken waarin geweldsmisdrijven worden gepleegd.

Na advies van het Openbaar Ministerie is er besloten de pilot bij twee lijnen plaats te laten vinden, namelijk Arnhem-Winterswijk en Enschede-Wierden. Een reisverbod voor heel de regio Oost staat volgens het Openbaar Ministerie namelijk niet in verhouding tot de ernst van de overtredingen waarvoor een reisverbod meestal wordt opgelegd. De planning is om in tweede helft van 2022 te starten met een pilot met een looptijd van één jaar. Als de pilot is afgerond, zal ik uw Kamer informeren over de uitkomsten.

Afspraken rond de opheffing politiepost Amsterdam CS

In 2020 heeft het lokaal gezag besloten de politiepost op Amsterdam CS op te heffen. Hierover is uw Kamer geïnformeerd in de hierboven genoemde brief van 18 december 2020. Conform de toezegging in deze brief, informeer ik uw Kamer hierbij over de afspraken die de lokale Driehoek samen met de vervoerregio Amsterdam, NS en GVB in 2021 hebben gemaakt. Met het sluiten van de politiepost op het station Amsterdam CS worden de politietaken van het specialistisch openbaar vervoer politieteam overgezet naar de basisteams. De toebedeelde aanwezigheid van de politie op Amsterdam CS wordt een onderdeel van de algemene weging voor de inzet van de beschikbare capaciteit. De ondersteuning van politie bij de noodoproepen in het openbaar vervoer blijft onverminderd de eerste prioriteit. De buitengewoon opsporingsambtenaren (hierna: boa's) van de vervoerders en de boa's van Amsterdam blijven in gelijke mate aanwezig op Amsterdam CS. De gemeentelijke boa's zullen de coördinerende taken van de politie overnemen. De betrokken partijen zeggen tevreden te zijn met deze nieuwe afspraken. De ontwikkelingen worden door de betrokkenen goed gemonitord.

Evaluatie ZSM-aanpak in het openbaar vervoer

De leden Amhaouch (CDA) en Minhas (VVD) hebben het kabinet op 4 november 2021 verzocht om samen met het Ministerie van Justitie en Veiligheid, het Openbaar Ministerie en vervoerders het lik-op stukbeleid in het openbaar vervoer op basis van de ZSM-aanpak op korte termijn te evalueren¹². Dat is gebeurd. Voor de aanpak en bevindingen verwijs ik u naar de bijgevoegde bijlage.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

¹² Kamerstuk 35 925 XII, nr. 43.