

Vergaderjaar 2014–2015

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 580

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 oktober 2014

Hierbij ontvangt u de eerste voortgangsrapportage van het Nationaal Openbaar Vervoerberaad (NOVB)¹. In de rapportage zijn de door het NOVB behaalde resultaten tot nu toe beschreven. Ik ben verheugd dat het NOVB erin is geslaagd om tot goede oplossingen te komen voor met name de concessiegrens overschrijdende reiziger. Er zijn grote stappen gezet met de volledige implementatie van de OV Chipkaart op het spoor, de afspraken over de incomplete transacties, de Lange Afstands Korting in de spoorketen etc. Natuurlijk blijven er nog wensen over, zoals ook is gebleken uit de inventarisatie van de Consumentenbond²; is het niet voor alle reizigers, dan wel voor specifieke groepen. In het NOVB wordt hard gewerkt aan verdere verbeteringen van het huidige systeem en worden de eerste stappen gezet richting het toekomstige systeem dat nog meer aansluit bij de wensen en het gebruiksgemak van de reizigers. Ik complimenteer de voorzitters van het NOVB met het goede werk dat tot dusver is geleverd.

Uit het verslag, licht ik alleen de oplossing voor de doelgroep blinden en slechtzienden er uit. Conform de motie Dik-Faber (Kamerstuk 23 645, nr. 570) heeft het NOVB³ zich ervoor ingezet om op korte termijn een reizen-op-rekening oplossing voor deze doelgroep voor elkaar te krijgen. Er is besloten dat nog dit jaar blinden en slechtzienden via de NS-businesscard gebruik kunnen maken van een reizen op rekening oplossing.

Daarnaast wil ik u met deze brief informeren een viertal andere onderwerpen:

- voortgang motie Hoogland over waarborgen toegankelijkheid van stations

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Zie meldpunt «Einde Treinkaartje»

³ De Oogvereniging is bij dit proces actief en constructief betrokken geweest.

- wetsvoorstel OV-chipkaart
- voortgang herpositionering TLS
- abonnementen en de OV-chipkaart op internationale verbindingen.

Beheerste toegang tot de stations

Op 1 april 2014 is de motie Hoogland, De Boer, Van Veldhoven⁴ aangenomen waarin de regering is verzocht NS erop aan te spreken om per station in overleg met de betrokken gemeente maatwerk te bieden om daarmee de toegankelijkheid van de stations voor iedereen te waarborgen en de Kamer over de voortgang hierop binnen zes maanden te informeren.

In de bijlage bij deze brief staat toegelicht hoe deze motie wordt uitgevoerd. Op deze plek volsta ik met de constatering dat NS een zorgvuldig en transparant proces doorloopt met de betrokken gemeenten en ook consumentenorganisaties goed informeert. De voorbereiding van de lange proef dit najaar op interwijkstation Rotterdam Zuid laat zien dat alle relevante partijen hun input kunnen leveren en geeft mij vertrouwen dat we op de goede weg zijn en ik volg de proef met interesse. Er resteren nog interwijkstations waar het gesprek tussen NS en gemeente nu nog niet tot oplossingen heeft geleid, maar het gesprek wel loopt.

Het plaatsen van poortjes en het in gebruik nemen van de geplaatste poortjes op de treinstations kent een lange geschiedenis. Poortjes als een middel om sociale veiligheid te verbeteren en het zwart rijden terug te dringen zijn al lang onderwerp van gesprek. Ook in uw Kamer is hierover gesproken, ondermeer met de aanwending van de FENS-gelden (Fonds Eenmalige bijdrage NS) in 2000 en met het actieplan Sociale Veiligheid. Dat er poortjes komen, is voor mij daarmee een gegeven.

Stations worden echter niet alleen door reizigers gebruikt en het verschilt per station in hoeverre een station ook een verbinding vormt tussen verschillende wijken. Daarom is het van belang dat er maatwerk geleverd wordt om specifieke omstandigheden (zoals interwijkverbinding of monumentale status) bij stations voldoende mee te nemen en dat de gemeenteraad hier een rol in heeft. Daarom moet NS een zorgvuldig proces doorlopen. Dit is in de vervoerconcessie geborgd. Maar ook de gemeenten moeten in dit proces meewerken. Een doorslaggevende bevoegdheid van gemeenteraden past hierin niet. In een zorgvuldig proces hoort dat partijen met elkaar in gesprek zijn over mogelijke bezwaren en met elkaar zoeken naar mogelijkheden om die bezwaren weg te werken.

Ik hoop en verwacht dat NS en de gemeenten samen met een goede oplossing kunnen komen hoe dit in de betreffende gemeente invulling kan krijgen.

Wetgeving OV-chipkaart

In mijn brief van 13 januari 2014⁵ heb ik geschreven dat ik een wetsvoorstel in voorbereiding heb dat de mogelijkheid biedt om regels te stellen aan vervoerbewijzen, betaalwijzen en betaaldienstverlening in het OV. Inhoudelijk heb ik met het wetsvoorstel twee met elkaar samenhangende belangen op het oog: dat van de concessiegrensoverschrijdende reiziger en dat van een goed functionerende markt voor betaaldienstverlening in het OV. Het NOVB is de aangewezen plek om besluiten te nemen

⁴ Kamerstuk 23 645, nr. 568

⁵ Kamerstuk 23 645, nr. 558

over concessiegrensoverschrijdende onderwerpen met betrekking tot de OV Chipkaart (goedschiks). Maar het is ook goed om een stok achter de deur te hebben (kwaadschiks). Indien een concessieoverstijgend probleem van nationaal belang niet of niet tijdig door zelfregulering wordt opgelost, dan biedt de voorgestelde wijziging van de Wp2000 mogelijkheden om regels te stellen. Dit kan bijvoorbeeld op het gebied van de functionaliteit van de OV Chipkaart, de toegang van nieuwe aanbieders tot de betaalmarkt van het openbaar vervoer of het beschikbaar stellen door concessiehouders van gegevens over vervoersstromen. Het desbetreffende wetsvoorstel is op 24 september 2014 bij uw Kamer ingediend⁶.

Herpositionering TLS

Op 9 juli jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd over de voortgang in de herpositionering van TLS⁷. De vervoerders hebben mij inmiddels laten weten dat zij twee intentieverklaringen hebben getekend over de oprichting van een coöperatie, de overname van de aandelen van TLS en de wijze van financiering ervan. De herpositionering van TLS vloeit voort uit de wens van de vervoerders om structureel samen te werken in het OV-betaalsysteem vanuit de gezamenlijke verantwoordelijkheid om reizigers zo goed mogelijk te bedienen. De door hen beoogde herpositionering creëert een gelijk speelveld en draagt bij aan een transparant, efficiënt en klantvriendelijk OV-betaalsysteem.

De volgende stap is de uitwerking van de intentieverklaringen in één of meer financiële en juridische transacties. Deze transacties liggen geheel in het private domein. Het rijk of de decentrale overheden hebben hierin geen aandeel. Als partijen hierover overeenstemming bereiken, wordt de op te richten coöperatie de nieuwe eigenaar van TLS. De partijen streven naar oprichting van de coöperatie en overdracht van de aandelen op 1 januari 2015. Ik heb waardering voor hun constructieve inzet en het tempo dat zij in dit dossier volgen.

Eerder heb ik u toegezegd de intentieverklaringen te doen toekomen nadat beiden ondertekend zijn. De intentieverklaring over de financiering bevat echter vertrouwelijke, financiële informatie en kan ik u daarom niet toesturen.

Met instemming van de betrokken partijen zend ik u hierbij wel de tekst van de intentieverklaring over de oprichting van een coöperatie⁸. Mocht u behoefte hebben aan een vertrouwelijk gesprek over de hoofdlijnen van de beoogde financiering, dan zal ik uw verzoek hiervoor overbrengen aan de vervoerders.

Vraag van het lid Bashir (SP) over abonnementen en de OV-chipkaart op internationale verbindingen, na overleg met de NS.

Tijdens het Algemeen Overleg HSL-Zuid van 11 september jl. heb ik toegezegd schriftelijk te reageren op bovenstaande vraag. NS heeft in overleg met consumentenorganisaties een grensabonnement geïntroduceerd voor reizigers die zeer regelmatig over de grens reizen naar België of Duitsland. Dit abonnement kan worden gecombineerd met een Belgisch of Duits abonnement. De klant kan het

⁶ Kamerstuk 34 042, nr. 1

⁷ Kamerstuk 23 645, nr. 577

⁸ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

NS-Grensabonnement op de OV-chipkaart aanschaffen zodat deze de straks gesloten poortjes op de Nederlandse stations kan openen zonder dat geld wordt afgeschreven.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

Voortgang proces in gebruik name van poortjes op stations

In het Algemeen Overleg OV, OV-chipkaart en Taxi van 6 maart 2014 (Kamerstuk 23 645, nr. 574) is uitvoerig gesproken over de Beheerste Toegang tot de Stations (de poortjes). Toegangspoortjes op stations zijn een belangrijk instrument bij het terugdringen van het aantal zwartrijders en het verhogen van de sociale veiligheid in de trein en op de stations. Het is daarbij van belang dat alle gebruikers eenvoudig gebruik kunnen blijven maken van de stationsfuncties. Denk daarbij in het bijzonder aan de voetgangers die gebruik maken van de stationspassage als «interwijk-verbinding». De aangenomen motie Hoogland c.s.⁹ van 1 april 2014 roept op de poortjes pas in gebruik te nemen wanneer er lokaal maatwerk is geleverd waardoor de stations voor iedereen toegankelijk blijven. Ik deel met de Kamer en NS de ambitie om de toegang voor niet-reizigers goed te regelen zonder dat afbreuk wordt gedaan aan de ambitie van het terugdringen zwartrijden en verhogen sociale veiligheid.

De motie Hoogland c.s. verzoekt verder dat de kamer binnen zes maanden over de voortgang wordt geïnformeerd. Hieronder licht ik toe hoe deze motie wordt uitgevoerd. Hierbij is onderscheid gemaakt naar proces en inhoud.

Proces

Poortjes komen op verschillende plekken ter sprake tussen gemeenten en NS. NS heeft op ambtelijk niveau regulier contact met de individuele gemeenten. Op bestuurlijk niveau hebben de drie regiodirecteuren van NS regelmatig contact met de wethouders. Op verschillende stations zijn over poortjes ook bestuurlijke afspraken gemaakt.

Op landelijk niveau heeft mijn ministerie regulier contact met NS en de Vereniging Openbaar Vervoer Centrumgemeenten (VOC) over de poortjes op interwijkstations. Hier wordt op ambtelijk en bestuurlijk niveau ten minste twee keer per jaar de stand van zaken besproken. In LOCOV themasessies over de OV-chipkaart bespreekt NS met de consumentenorganisaties meerdere keren per jaar de voortgang van het project Beheerste Toegang tot de Stations.

Daarnaast is in de concept vervoerconcessie Hoofdrailnet 2015–2025 in artikel 11, lid 4 opgenomen «Voordat de toegangspoortjes op stations van NS volledig in gebruik worden genomen doorloopt NS hierover een zorgvuldig proces met de betreffende gemeenten, teneinde te zorgen dat passanten die niet over een OV Chipkaart beschikken van het station als interwijk-verbinding gebruik kunnen maken.»

Inhoud

Op een aantal stations zijn de poortjes al in gebruik genomen. Bij de interwijkstations, waar de stationshal en -passage als verbindingsdoorgang fungeert van de ene naar de andere wijk, kijkt NS samen met de Vereniging Openbaar Vervoer Centrumgemeenten naar een pragmatische aanpak. Ik steun deze aanpak met de keuze voor een pragmatische oplossing waarbij lokaal gekeken wordt naar een goede balans tussen het in gebruik nemen van poortjes en het aanbieden van een klantvriendelijke manier voor niet-reizigers om deze poortjes te passeren.

NS heeft gekozen voor een geleidelijke ingebruikname van de poortjes om de reiziger stap voor stap te laten wennen. Per station wordt eerst de lokale situatie beproefd en geëvalueerd om eventuele knelpunten op te lossen voordat poortjes permanent in gebruik komen. NS neemt dit jaar

⁹ Kamerstuk 23 645, nr. 568

poortjes in gebruik op stations die geen interwijkfunctie hebben of waar een goede alternatieve passageroute beschikbaar is voor omwonenden. Op moment van schrijven zijn in gebruik genomen Woerden (sinds 19 augustus), Almere centrum (26 augustus), Houten (1 september), Den Helder (8 september), Santpoort Noord (15 september), Beverwijk (22 september) en Heiloo (29 september). Het gaat dit jaar in totaal om zo'n 25 stations. De planning voor volgend jaar wordt dit najaar bepaald.

Inhoudelijk traject rondom interwijkstations

Interwijkstations zijn stations. NS heeft op interwijkstations waar poortjes komen, gekeken of een infrastructurele oplossing mogelijk is om niet-reizende passanten te laten passeren zonder dat zij poortjes hoeven te passeren. Waar dit niet mogelijk is, komt NS met alternatieve oplossingen. NS heeft verschillende mogelijkheden onderzocht om stations met poortjes te passeren en in 2013 twee daarvan beproefd tijdens een tweedaagse proef op Rotterdam Zuid: een losse gratis passagepas en een passagerecht dat op de OV-chipkaart te laden is. Deze proef is vervolgens geëvalueerd. Begin 2014 is besloten om met de passagepas voor omwonenden en andere passanten een lange proef uit te gaan voeren op station Rotterdam Zuid. In het vierde kwartaal van 2014 zal deze proef plaats vinden. De gemeente Rotterdam, de Vereniging Openbaar Vervoer Centrumgemeenten, reizigersvereniging Rover en het Locov denken vooraf mee met de opzet van deze proef en worden betrokken bij de evaluatie. Begin 2015 zal deze proef worden geëvalueerd. De resultaten worden daarna besproken met de gemeente Rotterdam, lenM, Vereniging Openbaar Vervoer Centrumgemeenten en consumentenorganisaties. Pas daarna bekijkt NS de mogelijke vervolgstappen per interwijkstation.

NS heeft aan medewerkers van de spoorsector en anderen die regulier toegang nodig hebben tot stations verspreid over het land, zoals leveranciers en hulpdiensten, inmiddels vele duizenden van dit soort passagepassen uitgereikt. Voor deze doelgroep is vastgesteld dat de passagepas een goede oplossing is. NS ziet de passagepas ook voor omwonenden en andere passanten als een klantvriendelijk antwoord op de landelijke oproep tot maatwerk per interwijkstation. Na de proef met de passagepas zal NS met gemeenten lokaal de vervolgstappen bespreken. Op elk station zal NS in ieder geval een proef uitvoeren met de maatwerkoplossing.