

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2799

Vragen van de leden **Dik-Faber** en **Voordewind** (beiden ChristenUnie) aan de staatssecretarissen van Infrastructuur en Milieu en van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap over *spoedige oplossingen voor abonnementen in het scholierenvervoer* (ingezonden 23 mei 2013).

Antwoord van staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) mede namens de staatssecretaris Dekker van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (ontvangen 10 juli 2013)

Vraag 1

Herinnert u zich de antwoorden op eerdere vragen over de stijgende regionale vervoertarieven voor scholieren vanaf het schooljaar 2013–2014?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Herkent u het beeld dat, ondanks de brief van uw voorganger, nog niet in alle regio's overheden en vervoerders gezamenlijk en in het belang van de reiziger tot afspraken en oplossingen zijn gekomen voor scholen die te maken hebben met leerlingen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer?

Antwoord 2

In mijn brief van 26 februari 2013² heb ik aangegeven dat decentralisatie van het OV met zich meebrengt dat differentiatie per regio mogelijk is. Het kan daarbij voorkomen dat een product niet geldig is in aangrenzende gebieden of bij andere vervoerders. Overheden en vervoerders moeten gezamenlijk en in het belang van de reiziger hierover afspraken maken of oplossingen realiseren en reizigers adequaat informeren over de nieuwe producten en veranderingen. Mijn voorganger heeft partijen per brief nadrukkelijk gewezen op deze verantwoordelijkheid. Partijen hebben aangegeven dit te zullen doen. Tussen overheden en vervoerders zijn afspraken gemaakt over abonnementen in het Landelijk Tarieven Kader. Het «Altijd Korting»-abonnement is interoperabel en geeft 20% korting voor de reguliere reiziger en voor scholieren (12 tot en met 18 jaar) 40% korting.

¹ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2012–2013, nr. 1440

² Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2012–2013, nr. 1440

Decentrale overheden en vervoerders geven aan dat in meer dan de helft van de regio's de oude sterabonnementen verchipt zijn. In de overige regio's zijn nieuwe abonnementen ingevoerd.

Door de decentralisatie van het openbaar vervoer kan per regio worden ingespeeld op de lokale of regionale vervoervraag. Dit heeft in enkele regio's, waaronder de provincie Zuid-Holland, geleid tot aanvullende afspraken voor scholieren. Overall is mijn beeld dat er in alle regio's afspraken gemaakt zijn, maar dat het kortingspercentage voor scholieren per regio kan verschillen. Verder krijgen scholieren veelal een hoger kortingspercentage dan andere reguliere reizigers.

Vraag 3

Kunt u reageren op de situatie van verschillende middelbare scholen in Amersfoort die voor het vervoer van hun leerlingen te maken hebben met vijf OV-concessies, vier provincies en drie regionale vervoerders en de gevolgen die dit heeft voor de tarieven voor scholieren in dit gebied met stijgingen van tientallen procenten (50–100%) als gevolg van een stapeling van wijzigingen in de tariefopbouw (indexering, wegvallen van het grootverbruikerscontract, verlagen van kortingspercentage, geen abonnement meer voor meerdere vervoerders)? Kunt u daarbij specifiek reageren op de forse kostenstijging in het komende schooljaar voor scholieren die reizen tussen Zeewolde en Amersfoort? Vindt u, vanuit uw systeemverantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer, dergelijke kostenstijgingen voor gezinnen, met vaak meerdere kinderen die gebruik maken van het openbaar vervoer, acceptabel?

Antwoord 3

Als gevolg van de decentralisatie van het OV worden de tarieven in het regionaal openbaar vervoer in de regio's door de decentrale overheden vastgesteld. Door de decentrale structuur van het OV (als gevolg van de decentralisatie) is een mozaiek van gebiedsgebonden tarieven en voorwaarden ontstaan. Enerzijds biedt dit kansen omdat het OV kan inspelen op de lokale of regionale vervoervraag. Anderzijds is er vanuit het reizigersbelang ook behoefte aan meer samenhang over de grenzen van de concessiegebieden heen. De tijd is rijp voor een sectorbrede fundamentele discussie over tarieven en producten. In mijn brief van 26 februari 2013 (TK, 23 645, nr. 524) over het wetgevingstraject OV-chipkaart heb ik een eerste aanzet gegeven. Inmiddels is besloten dat de decentrale overheden het voortouw nemen in het ontwikkelen van een dergelijke (lange termijn) visie op hun domein van tarieven en producten. Daarbij zijn de vervoerbedrijven en mijn ministerie aangesloten. Ook consumentenorganisaties zullen betrokken worden. Vanuit een gezamenlijke visie kunnen kaders gecreëerd worden waarbinnen de partijen tot meer samenhang en transparantie in tarieven en producten komen in het belang van de (doorgaande) reiziger. In de hoofdlijnennotitie over het wetgevingstraject voor de OV-chipkaart veranker ik de mogelijkheid om hier op termijn regels aan te kunnen stellen. Op korte termijn informeer ik u separaat over de start van het wetgevingstraject.

De provincie Utrecht heeft aangegeven dat in haar concessie het nauwelijks voorkomt dat scholieren over meerdere concessies reizen en daardoor extra kosten maken. Scholierenlijnen zijn veelal rechtstreekse buslijnen waarbij niet overgestapt hoeft te worden en het abonnement geldig is op de hele lijn. Voor scholieren is er een Regio Vrij abonnement vastgesteld waarbij 34% korting wordt geboden op de reguliere prijs. Dit abonnement is feitelijk een voortzetting van het sterabonnement maar dan alleen geldig in alle concessies van Connexxion en van GVVU. In de provincie Overijssel een vergelijkbaar verhaal. De verbinding Zeewolde – Amersfoort is een lange afstandverbinding die normaal via bus en trein gemaakt wordt. Met de bus naar Harderwijk en dan met de trein naar Amersfoort (Schothorst). Daarnaast rijdt er een speciale scholierenlijn van Zeewolde rechtstreeks naar het Guido de Bres college (en v.v.). Deze lijn wordt uitgevoerd door één vervoerder, Connexxion. Hiervoor is één abonnement te kopen, ondanks dat deze door 3 concessies heen rijdt. Er zijn daarvoor afspraken gemaakt tussen de school en Connexxion over de bijbehorende prijs. De standaardprijs is 66% van de werkelijke prijs van een abonnement met daarnaast een jaarkorting (12 maanden voor 10 maanden). De provincie Utrecht laat weten dat voor haar concessiegebied de tariefstijging hoofdzakelijk veroorzaakt wordt door het besluit van Connexxion om de kortingen op de grootgebruik contracten met de scholen te beëindigen.

Daarmee vervalt een extra korting van circa 14% (behoudens indexering) op de prijs van een abonnement. Ook de provincie Overijssel heeft mij laten weten dat haar vervoerder deze korting afbouwt. Beide provincies zullen geen actie ondernemen om de grootverbruikerkorting te behouden omdat de budgetten voor het OV onder druk staan. Deze overheden en hun opbrengstverantwoordelijke vervoerders zijn van mening dat wanneer zij het OV op peil willen houden, er daar ook voor de reiziger een reële prijs tegenover moet staan.

Evenals de provincies vind ik tariefsverhoging in het openbaar vervoer in beginsel gerechtvaardigd omdat dit op de lange termijn zorgt voor een verhoging van de kostendeckingsgraad. Ik betreur het echter als reizigers te maken krijgen met extreme grote kostenstijgingen. Dit zal betrokken worden bij het visietraject producten en tarieven. Wel vind ik het de verantwoordelijkheid van decentrale partijen (overheden en vervoerders) om in de tussentijdse periode na te denken over dempende maatregelen voor groepen, waaronder scholieren, die recent hard zijn getroffen door de wijzigingen in regionale abonnementen en tarieven.

Vraag 4

Kunt u aangeven hoe scholen en ouders op dit moment wegwijs worden gemaakt in het aanbod van producten, wat blijkens uw eerdere antwoorden van belang is? Welke rol heeft u hierin vanuit uw systeemverantwoordelijkheid? Bent u ermee bekend dat de verschillende vervoerders alleen advies uitbrengen over hun eigen abonnementen en dus niet voor de totale ketenreis, of verwijzen naar 9292 terwijl deze aanbieder van reisinformatie momenteel ook geen maatwerkadvies kan bieden voor scholen?

Antwoord 4

Ik vind het van groot belang dat reizigers wegwijs worden gemaakt in het aanbod van producten. Communicatie en informatievoorzieningen naar de reizigers maken daar onderdeel van uit. De vervoerders spelen een belangrijke rol hierin. Daarbij kan aangetekend worden dat veel reizigers binnen één concessie blijven en voldoende aan een overzicht van de regionale abonnementen hebben. Daarnaast is er ruimte voor onafhankelijke initiatieven zoals bijv. ovchipkaartabonnement.nl. De reiziger kan op deze website per regio en per vervoerder zien welke abonnementen er zijn.

Vraag 5

Zijn er inmiddels, zoals aangekondigd in de antwoorden op genoemde eerdere vragen, afspraken gemaakt over de harmonisatie van kortingsproducten en abonnementen voor scholieren? Zo nee, wanneer worden deze afspraken wel uiterlijk gemaakt?

Antwoord 5

Zie het antwoord op vraag 3.

Vraag 6

Klopt het dat er als onderdeel van de nieuwe landelijke menukaart voor abonnementen gewerkt wordt aan een landelijk kortingsproduct voor scholieren dat geldig is bij alle vervoerders en 55% korting geeft? Zo ja, wordt besluitvorming hierover nog deze maand afgerond zodat scholen hun (toekomstige) leerlingen en ouders hierover tijdig kunnen informeren?

Antwoord 6

Nee dat klopt niet. Het genoemde kortingsproduct voor scholieren is het resultaat geweest van de afspraken die enkele decentrale overheden met hun vervoerders hebben gemaakt (zie ook het antwoord op vraag 2). Onder meer in de provincie Zuid-Holland kunnen scholieren van dit kortingsproduct gebruik maken.

Vraag 7

Klopt het dat een landelijk regisseur momenteel met een aantal regio's werkt aan een oplossing voor scholieren via de businesscard? Zo ja, wat houdt deze oplossing precies in en wanneer komt deze beschikbaar?

Antwoord 7

De openbaarvervoerbedrijven hebben in mei 2013 een uitvoeringsorganisatie Serviceverlening Openbaar Vervoer B.V. (SVOV) opgericht, waarvan zij gezamenlijk eigenaar zijn. Bij SVOV zijn twee bedrijven ondergebracht, de al langer bestaande Regisseur Studenten Reisrecht B.V. (RSR) en de nieuw opgerichte Landelijk Product Regisseur B.V. (LPR).

LPR heeft als taak om in opdracht van de openbaarvervoerbedrijven landelijk interoperabele reisproducten te ontwikkelen en te beheren. De LPR heeft aangegeven dat een scholierenproduct via de businesscard niet aan de orde is.

Wel hebben NS en RET aangegeven samen een pilot uit te voeren waarbij reizen op rekening wordt gebruikt voor scholen.

Vraag 8

Bent u er mee bekend dat in sommige regio's, zoals Zeeland, vervoerders grootverbruikerscontracten sluiten met scholen, terwijl zij dat in andere regio's weigeren omdat het niet geregeld zou zijn in de vervoerconcessies? Deelt u de mening dat dit een onwenselijke situatie is? Bent u bereid vanuit uw systeemverantwoordelijkheid hierover in overleg te gaan met decentrale overheden en te bezien of in alle concessies bepalingen kunnen worden opgenomen over grootverbruikerscontracten?

Antwoord 8

Ja, de koepels van decentrale overheden hebben mij laten weten dat in sommige regio's dergelijke grootverbruikerscontracten waren gesloten. Het betreft de decentrale overheden die zelf opbrengstverantwoordelijk zijn en de grootverbruikerscontracten aanvullend op de concessie hebben opgenomen. Het opstellen en beheren van de concessies blijft een eigen verantwoordelijkheid van de decentrale overheden en zoals aangegeven in het antwoord op vraag 3 kunnen decentrale overheden er juist ook voor kiezen dat er een reële prijs betaald moet worden voor het OV. Ik wil niet vooruitlopen op de uitkomsten van hetgeen binnen het NOVB wordt opgepakt.

Vraag 9

Bent u, vooruitlopend op het wetgevingstraject voor de OV-chipkaart en mogelijke oplossingen voor de lange termijn, bereid een uiterste inspanning te doen om scholen, vervoerders en decentrale overheden rond de tafel te krijgen om voor de verschillende regio's voor het komend schooljaar een praktische oplossing te vinden, bijvoorbeeld middels een zichtkaart?

Antwoord 9

Zie het antwoord op vraag 3.