

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/90658

Datum 27 mei 2020
Betreft Antwoorden Schriftelijk Overleg Openbaar Vervoer en
Taxi

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u mijn reactie aan op de inbreng van de leden van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat bij het schriftelijk overleg OV en Taxi.

Ik dank de leden van de commissie voor hun inbreng en de gestelde vragen. Hieronder geef ik de antwoorden op de gestelde vragen. Voor een meer overzichtelijke behandeling zijn de vragen per onderwerp geclusterd.

Corona

De leden van de CDA-fractie vragen of aangeven kan worden of ook in de toekomst van deze coronacrisis voldoende wordt geborgd dat mensen die werkzaam zijn in de vitale sectoren, waaronder in ziekenhuizen en zorginstellingen, met het openbaar vervoer naar hun werk kunnen blijven reizen.

Daarnaast vragen zij of in beeld is of openbare vervoerders hun vervoertaak kunnen blijven uitvoeren, wanneer deze situatie maandenlang doorgaat? Daarbij verzoeken zij in te gaan op de volgende vragen: Hoe wordt ervoor gezorgd dat wanneer de huidige regels van de regering rond de coronacrisis worden versoepeld, particuliere vervoerders als busbedrijven en taxi's voldoende aanwezig zijn om bijvoorbeeld zorgvervoer, schoolvervoer et cetera te kunnen aanbieden? Worden hiervoor economische en/of ondersteunende maatregelen genomen? Zo ja, welke?

De leden van de fractie van de SP vragen of ingegaan kan worden op het krantenartikel over Buschauffeur Albert uit Hengelo en een reactie te geven op de volgende vragen: Welk antwoord zou de minister Albert en vele andere chauffeurs willen geven? En wat wordt ervan gevonden dat vervoerders winst boven het vervoeren van deze mensen in de frontlinie plaatsen? Welke stappen worden genomen om de dienstregeling landelijk zo in te richten dat iedereen die met het openbaar vervoer naar het werk toe moet, dat ook daadwerkelijk kan? En op welke termijn wordt dit geregeld?

In antwoord op de vragen van de CDA-fractie of aangegeven kan worden of ook in de toekomst van deze coronacrisis voldoende wordt geborgd dat mensen die werkzaam zijn in de vitale sectoren met het openbaar vervoer naar hun werk kunnen blijven reizen, en de vraag of openbare vervoerders hun vervoertaak kunnen blijven uitvoeren wanneer deze situatie maandenlang doorgaat, merk ik het volgende op.

Het openbaar vervoer is van publiek belang en het is noodzakelijk dat het openbaar vervoer rijdt en blijft rijden voor bovengenoemde groepen. Daarom is het openbaar vervoer ook in het kader van de coronacrisis als cruciaal aangemerkt. Dit benadrukt het belang van het openbaar vervoer en daarmee kan ik samen met de sector borgen dat mensen werkzaam in vitale processen en cruciale beroepen van en naar hun werk kunnen reizen. Veilig vervoer van mensen met een vitaal beroep kan echter alleen plaatsvinden als iedereen in Nederland zich aan de afspraken houdt. Blijf zoveel mogelijk thuis en houdt 1,5m afstand in de publieke ruimte als je wel naar buiten moet. Het OV is geen uitje voor recreatief gebruik en is alleen beschikbaar voor essentiële reizen naar het werk die niet met de fiets of de auto kunnen.

Het openbaar vervoer en de taxisector worden net als andere sectoren, hard getroffen door de crisis door het wegvallen van reizigersinkomsten. De OV- en taxibedrijven kunnen net als andere bedrijven gebruik maken van het maatregelenpakket dat het kabinet beschikbaar heeft gesteld. Ik overleg in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) met alle partijen over het gebruik van die maatregelen en wat nodig is voor de sectoren om het hoofd boven water te houden en het vereiste basisaanbod aan de reizigers te kunnen blijven bieden. De vervoerbedrijven tonen maximale flexibiliteit om zo veel mogelijk aan de huidige behoefte van reizigers te voldoen. Ik heb veel waardering voor de grote inspanningen die hiervoor worden geleverd.

Met de brief "Afspraken opschalen openbaar vervoer en OV protocol" van 14 mei 2020 is uw Kamer geïnformeerd over mobiliteit en het weer op gang brengen van de maatschappij. Ook bent u geïnformeerd over de afspraken die ik met vervoerders, decentrale concessieverleners, ProRail, in afstemming met reizigersorganisaties en vakbonden, in het OV protocol heb gemaakt om veilig en verantwoord te kunnen werken en reizen in het openbaar vervoer. Korthedshalve verwijs ik daarnaar.

Het voortouw voor het overleg met de taxisector en VNG over de gevolgen voor onder meer zorgvervoer ligt bij de minister van VWS en voor leerlingenvervoer bij de minister van OCW.

Met betrekking tot de vragen van de SP-fractie, mede naar aanleiding van het krantenartikel over buschauffeur Albert uit Hengelo merk ik het volgende op.

Over dit krantenbericht en het functioneren van het openbaar vervoer in Twente heeft de minister van IenW naar aanleiding van schriftelijke vragen de Tweede Kamer geïnformeerd bij brief van 7 april 2020¹. Korthedshalve verwijs ik hiernaar.

Ik overleg wekelijks in het NOVB met alle partijen over het functioneren van het OV om het vereiste basisaanbod aan reizigers te kunnen aanbieden. Het gaat om maatwerk, niet alleen omdat de vervoersvraag per concessie verschilt maar ook omdat de modaliteiten bus, tram, metro en trein om een eigen aanpak vragen. In het NOVB worden continu kennis en ervaring uitgewisseld om verbeteringen te

¹ KST2020D13449.

kunnen doorvoeren. Hierbij wordt vanzelfsprekend ook over de concessiegrenzen heen gekeken.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of een overzicht gegeven kan worden van de situatie bij de verschillende openbaarvervoerbedrijven en het doelgroepenvervoer, of het mogelijk is, om uitbetaling van subsidies of vergoeding van nog uit te voeren ritten naar voren te halen om zo deze periode te overbruggen, hoe de openbaarvervoerbedrijven, die vrijwel geen subsidie krijgen en nu 90% van hun inkomsten zien verdwijnen, ervoor staan, wat dit betekent voor de rest van het jaar en voor de diverse investeringsprogramma's in vergroening en nieuw materieel, hoe het zit met de concessies als nu niet wordt voldaan aan het afgesproken aantal ritten en of openbaarvervoerbedrijven worden ontheven van de concessieafspraken?

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/90658

Naar aanleiding van deze vragen van GroenLinks merk ik het volgende op. Op dit punt vindt intensief overleg plaats in het NOVB met mede-overheden, reizigersorganisaties en vervoerders over de gevolgen van de coronamaatregelen voor het openbaar vervoer en de vervoerders. De afgelopen weken hebben vervoerders Nederland draaiend gehouden, zorgmedewerkers naar hun werk vervoerd. Dit bewijst maar weer dat het OV een vitale sector is. Het kabinet heeft de OV-sector verzocht om in ieder geval vanaf 1 juni in Nederland de volledige dienstregeling te gaan rijden, terwijl de reizigersaantallen beperkt zijn. Naleving en handhaving van de te treffen maatregelen leiden daarnaast tot extra kosten. Bij de vraag van de overheid hoort een beschikbaarheidsvergoeding. Die wordt de komende periode nader uitgewerkt. Betreffende vergoeding is gebaseerd op de reële gemaakte kosten om de vloot te laten rijden, de extra kosten vanwege maatregelen tegen COVID-19 en de inkomsten die wel binnenkomen (zoals uit hoofde van generieke steunmaatregelen). Samen met het ministerie van Financiën wordt hieraan gewerkt en in de komende weken besproken met de OV-partijen.

Ik heb op 23 april jl. aan uw Kamer gemeld dat ik een tijdelijke lening heb verschaft aan de Friese Waddenveren om te voorkomen dat deze op korte termijn moesten stoppen met varen.

De leden van de SP-fractie hebben begrepen dat in Nederland steeds meer geluiden te horen zijn dat de overheid een grotere rol moet gaan spelen in zaken die ons allemaal aangaan, zoal hiertegen aan gekeken, met de woorden van de minister-president in gedachte dat het een illusie is om te denken dat na de coronacrisis alles weer hetzelfde wordt?

Naar aanleiding van de vragen van de leden van de SP-fractie merk ik op dat de coronacrisis een grote impact heeft op openbaar vervoerbedrijven, ongeacht hoe het eigendom en de zeggenschap van deze bedrijven georganiseerd is. Uit de gesprekken die ik met de bedrijven, die in Nederland actief zijn, voer blijkt dat zij hun publieke verantwoordelijkheid om voor goed openbaar vervoer te zorgen met oog voor de gezondheid en veiligheid van hun medewerkers vooropstellen. De discussie over marktordening zie ik hier daarom los van. Voor de zomer informeer ik de Kamer over de integrale besluitvorming over de marktordening en sturing op het spoor.

De leden van de SP-fractie vragen een reactie te geven op het pleidooi van het Christelijk Nationaal Vakverbond (CNV) om aanbestedingen in het

openbaar vervoer in ieder geval tijdelijk voor minimaal een jaar, op te schorten. Daarnaast vragen zij of de zorgen die deze vakbond heeft over de gevolgen die aanbesteden in deze periode voor reizigers en werknemers zal hebben worden gedeeld en of de mening van de CNV-leden wordt gedeeld dat aanbestedingen in deze crisistijd kunnen leiden tot concessies waarin nauwelijks ruimte is voor investeringen en dit zeer ongewenst wordt geacht.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/90658

Naar aanleiding van de vragen van de SP-fractie over aanbestedingen in het openbaar vervoer in deze periode merk ik het volgende op. Zoals eerder aangegeven vindt op dit moment uitvoerig overleg plaats met de partijen die betrokken zijn bij het openbaar vervoer om de gevolgen van de coronamaatregelen en oplossingen voor de problemen te bespreken. Daar komen ook de opties van uitstel van aanbestedingen en verlenging van de concessieduur aan de orde binnen de juridische mogelijkheden die EU-regelgeving en de Wet personenvervoer 2000 hiervoor bieden.

De leden van de SP-fractie vragen wat ervan wordt gevonden dat alle openbaarvervoerbedrijven, die actief zijn in Nederland, in handen zijn van buitenlandse moederbedrijven die ook te maken hebben met de coronacrisis? Wordt het wenselijk geacht dat de continuïteit van onze openbaar vervoer zo afhankelijk is van buitenlandse bedrijven en welke mogelijkheden worden gezien om dit in de toekomst anders in te richten? Zou het openbaar vervoer, een vitale sector, niet volledig onafhankelijk moeten zijn van deze buitenlandse bedrijven? Is er bereidheid te onderzoeken welke voordelen een systeem kan hebben waarbij marktwerking en buitenlandse afhankelijkheid geen rol spelen binnen het openbaar vervoer?

De coronacrisis heeft het openbaar vervoer in heel Europa getroffen. Hoewel er nauwelijks reizigersinkomsten binnenkomen bij de vervoerders, is het toch essentieel dat deze vervoerders Nederland bereikbaar houden. Ik ben tevreden met de inbreng van alle in Nederland actieve vervoerders om dit samen voor elkaar te krijgen. De crisis geeft daarom op geen enkele manier aanleiding om bedrijven uit andere Europese lidstaten te weren van de Nederlandse markt.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of in beeld is welke financiële en operationele consequenties het heeft voor de NS, nu en op mogelijk langere termijn, dat zij dagelijks ruim 85% minder reizigers hebben dan normaal, of de zekerheid geboden kan worden dat zij hun vervoertaak te allen tijde blijven uitvoeren, of er nu al zichtbare knelpunten zijn die opgelost moeten worden en of gegarandeerd kan worden dat er, nu en mogelijk bij een verdere afname van reizigers, wel een landelijke basisdienstregeling voor de trein blijft bestaan, zeker voor mensen die werkzaam zijn in de vitale sectoren.

Naar aanleiding van deze vragen merk ik het volgende op. Het OV is vitaal. Het is daarom van groot belang dat het OV blijft functioneren. Vooral om ervoor te zorgen dat mensen die werkzaam zijn in vitale beroepsgroepen naar hun werk kunnen gaan of om ervoor te zorgen dat goederen die van cruciaal belang zijn per spoor kunnen worden vervoerd. NS informeert mij over de financiële en operationele impact van de coronacrisis, op de korte en langere termijn. Die

impact is groot, in de hele OV-sector. NS en andere vervoerders spannen zich tot het uiterste in om een betrouwbare dienstregeling in stand te houden.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

De leden van de 50PLUS-fractie vragen hoe het nu is met de positie van de vervoerbedrijven, omdat door de huidige situatie er natuurlijk fors minder inkomsten zijn, de bijdrage van de abonneementhouders komt wel binnen maar losse kaartjes worden vast niet meer verkocht, hoe de liquiditeitspositie van het openbaar vervoer in Nederland is, of de overheid garant staat voor deze bedrijven, of ondersteunt zij hen als dat nodig mocht zijn. Zij vragen ook hoe het openbaar vervoer er na deze crisis uitziet en of dat niet dé kans om zaken aan te pakken en om een toekomstreflectie ten aanzien van de bereikbaarheid van kleine kernen, marktwerking, toegang tot en gebruik van het openbaar vervoer.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/90658

Zoals ik eerder opmerkte heeft het kabinet de OV-sector verzocht om in ieder geval vanaf 1 juni Nederland de volledige dienstregeling te gaan rijden, terwijl de reizigersaantallen beperkt zijn. Naleving en handhaving van de te treffen maatregelen leiden daarnaast tot extra kosten. Bij de vraag van de overheid hoort een beschikbaarheidsvergoeding. Die wordt de komende periode nader uitgewerkt. Betreffende vergoeding is gebaseerd op de reële gemaakte kosten om de vloot te laten rijden, de extra kosten vanwege maatregelen tegen COVID-19 en de inkomsten die wel binnenkomen (zoals uit hoofde van generieke steunmaatregelen). Samen met het ministerie van Financiën wordt hieraan gewerkt en in de komende weken besproken met de OV-partijen.

Mobiliteit en OV spelen ook een belangrijke rol in het opstarten van de samenleving. De 1,5m samenleving heeft grote gevolgen voor (de beschikbaarheid van) het OV. Samen met de sector en decentrale overheden wordt in kaart gebracht wat de gevolgen zijn voor het OV en welke maatregelen getroffen moeten worden. Hierbij wordt o.a. gekeken naar verschillende scenario's en aspecten zoals veiligheid, gezondheid en handhaving.

Wat de effecten zijn op echt lange termijn is nu nog moeilijk te zeggen. De inzet is nu vooral om op veilige manier OV te blijven aanbieden en ook met een 1,5m samenleving de economie verder op te starten. In algemene zin zullen we voor de lange termijn bezien of en hoe dit de manier van reizen gaat beïnvloeden. Dit sluit daarbij aan bij trajecten die we al deden zoals het Toekomstbeeld OV en ontwikkelingen naar vraag gestuurde mobiliteit.

Zoals gecommuniceerd in de Kamerbrief met reactie op de motie van de leden Laçin en Kröger over de dekking en bereikbaarheid van het OV van 20 april 2020², is in 'De staat van het regionaal ov' bijvoorbeeld de verwachting uitgesproken dat het vraagafhankelijk vervoer dankzij de technologische ontwikkelingen zal toenemen. De scheidslijn tussen het traditioneel OV en vraagafhankelijk OV zal hierdoor steeds vager worden.

De leden van de 50PLUS-fractie vragen of ProRail deze tijd gebruikt voor extra (naar voren gehaald) onderhoud aan het spoor, nu de dienstregeling en het aantal reizigers (tijdelijk) is uitgedund.

De uitgedunde dienstregeling biedt mogelijkheden om werk naar voren te halen.

² Kamerstukken II, 2019-2020, 23645, nr. 715.

Zo is tussen 30 maart en 6 april de vervanging van de oudste sporen in de Schipholtunnel versneld aangepakt. Dit werk zou onder normale omstandigheden een aantal perioden in 2020 en 2021 tot buitendienststellingen leiden maar kon nu in één keer worden aangepakt omdat de betreffende sporen nu niet gebruikt worden.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/90658

ProRail beziet of er op meer plekken mogelijkheden zijn. Tegelijkertijd is grootschalige versnelling van uit te voeren werkzaamheden op dit moment niet voorzien. De werkzaamheden van ProRail vergen zorgvuldige afstemming in de spoorsector ten behoeve van de dagelijkse operatie en een nauwkeurige technische uitwerking. Spoorwerkzaamheden zijn daarom relatief moeilijk naar voren te halen.

MaaS

De leden van de VVD-fractie vragen of er mogelijkheden zijn het tempo ten aanzien van de MaaS te verhogen, ondanks de moeilijkheden met betrekking tot de huidige situatie in Nederland.

Vanaf april dit jaar zouden de MaaS-apps vanuit de 7 nationale MaaS-pilots gefaseerd van start gaan. Een aantal is inmiddels gelanceerd via de app-stores, maar er wordt geen actieve marketing gedaan gezien de oproep van het kabinet om zo min mogelijk te reizen tijdens de intelligente lockdown-periode in verband met corona.

Ik zie zeker kansen rond MaaS. Wellicht zelfs extra kansen in deze huidige situatie. Deze apps bieden immers het plannen, boeken en betalen voor alle modaliteiten (deelauto, -fiets, -scooter, (water)taxi, bus, tram, metro, trein, etc.). Daarom wil dan ook bezien in hoeverre de MaaS-apps kunnen bijdragen aan de 1,5m-samenleving, bijvoorbeeld door reserveringen in OV mogelijk te maken en voor korte ritten bijvoorbeeld de (elektrische deel-) fiets te stimuleren. Daarnaast is geanonimiseerde data over hoe mensen reizen bruikbaar om reisbewegingen beter te monitoren en eventueel bij te sturen.

De leden van de VVD-fractie vragen of er mogelijkheden zijn om een pilot te faciliteren in samenwerking met de grote gemeenten en aanbieders van deelauto's om ervaring op te doen met parkeervergunningen voor free floating deelauto's voor diverse gemeenten.

Deelsystemen zijn een hefboom voor MaaS en vice versa. Autodelen is dus een belangrijke hoeksteen van MaaS. Er zijn verschillende deelautoconcepten waaronder ook deelauto's zonder vaste parkeerplek. Het is momenteel inderdaad niet mogelijk om met deelauto zonder vaste parkeerplek te parkeren in elk van de vier grote steden. Een vergunning die het mogelijk maakt om in meerdere steden te kunnen parkeren met een deelauto zou de ontwikkeling van deelautogebruik en MaaS kunnen bevorderen. Het ministerie van IenW is samen met gemeenten, het ServiceHuisParkeer en Verblijfrechten (SHPV) dat gemeenten ondersteunt, de RDW en andere stakeholders de mogelijkheden voor een nationale danwel regionale parkeervergunningenpilot aan het onderzoeken. De gesprekken daarover zijn opgestart en ik houd u op de hoogte.

De leden van de VVD-fractie vragen of er plannen zijn om te komen tot een systeem van ticketing waarbij niet alleen vervoerders maar ook

andere partijen vervoersbewijzen kunnen verkopen. Zo nee, waarom niet? Zo ja, is er bereidheid om hierover in overleg te treden met concessieverleners, vervoerders en andere mobiliteitsaanbieders? En is er zicht op duidelijke voorwaarden voor het komen tot een dergelijk systeem?

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/90658

In het NOVB is het uitgangspunt vastgesteld dat uiterlijk per 1 januari 2022 alle vervoerconcessies in Nederland 'MaaS-waardig' zijn. Dit betekent o.a. dat reizigers vervoerbewijzen voor (multimodale reizen inclusief het OV) kunnen aanschaffen via MaaS-dienstverleners en met deze vervoerbewijzen toegang krijgen tot voertuigen en vervoersdiensten van concessiehouders. Ook betekent dit dat de verkoopvoorwaarden die concessiehouders in dit verband aan MaaS-dienstverleners stellen transparant, non-discriminerend en concurrerend zijn.

Zoals eerder aan uw Kamer gemeld, hebben GVB, HTM, NS en RET aangegeven dat zij onderdeel van het MaaS-ecosysteem willen worden en tot de Raamovereenkomst MaaS willen toetreden. Ook dat zie ik als een opstap naar verdere beschikbaarheid van tickets aan derden.

De PVV-fractie vraagt of erkend wordt dat het delen van data binnen het openbaar vervoer tot verbetering kan leiden. Kan in de aangekondigde hooflijnennotitie over mogelijke wetgeving uitgewerkt worden hoe partijen, waaronder MaaS-aanbieders, die niet gebonden zijn aan concessie- of contractafspraken met overheden, alsnog wel verplicht kunnen worden om data open te stellen?

Ik ben het de PVV-fractie eens dat het delen van data tot verbetering van het OV kan leiden. Artikel 30c van de Wet personenvervoer 2000 biedt uitsluitend de mogelijkheid om concessiehouders en betaaldienstverleners zoals Translink, een verplichting tot het beschikbaar stellen van data op te leggen. Onder de huidige omstandigheden gaat het om: de OV-chipkaart, papieren kaartjes, busverkoop e.d.

Aanbieders van mobiliteitsdiensten die niet gebonden zijn aan een concessie of aan een overheidscontract, kunnen op basis van de huidige wetgeving geen verplichting worden opgelegd. Hiervoor is een wijziging van de Wet personenvervoer 2000 nodig en dit valt buiten de scope van de hooflijnennotitie.

In de privaatrechtelijk georganiseerde MaaS-pilots zijn via een raamovereenkomst verdergaande contractafspraken gemaakt over delen van informatie. Ik juich dan ook toe dat OV-partijen tot diezelfde raamovereenkomst willen toetreden en dus meer dan bereid zijn te delen. Op basis van de ervaring met de MaaS-pilots wordt bekeken of de privaatrechtelijke eisen ten aanzien van data delen, samenwerken, hanteren van gemeenschappelijke standaarden, een open ecosysteem waarin partijen gezamenlijk leren et cetera wettelijk vastgelegd moet worden. In dat geval worden alle partijen aan wettelijke normen gebonden.

De leden van de D66-fractie vragen hoe het staat met het project MaaS en het initiatief van de NS en de drie stadsvervoerders om een eigen MaaS-app te ontwikkelen. Deze leden achten het belangrijk dat privacy wordt gewaarborgd binnen dit project en hebben dit in het algemeen overleg Openbaar vervoer en taxi van 30 oktober 2019 meegegeven. Kan

toegelicht worden hoe de pilots omtrent de inrichting van de informatiestructuur rondom MaaS (zijn) verlopen?

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/90658

Voor de door IenW met regio's geïnitieerde MaaS-apps gelden strenge privacyregels. Daar wordt via de aanbestedingsvoorwaarden op toegezien. GVB, HTM, NS en RET treffen gezamenlijk voorbereidingen om een MaaS-app te ontwikkelen. Daarbij is aangegeven dat zij steeds meer conform de principes van IenW en het MaaS-ecosysteem willen werken en daar onderdeel van uit willen maken.

OV-chipkaart en betaalbaarheid

De leden van de VVD-fractie merken op dat veel mensen slechts zeer zelden gebruik maken van hun ov-chipkaart en na vijf jaar toch worden geconfronteerd met kosten voor een nieuwe kaart. Zij vragen om de mogelijkheden te bestuderen om de levensduur van de ov-chipkaart te verlengen. Daarnaast vragen zij wat voor risico's er precies zijn voor de ov-chipkaart en of er bijvoorbeeld veel sprake is van het hacken van deze kaarten.

Naar aanleiding van deze vragen merk ik het volgende op. In de OV-chipkaarten is een elektronische chip verwerkt. Deze heeft een gemiddelde levensduur van 5 jaar en dat is ook zo ingeregeld op de chip omdat een goede werking van de kaart niet meer te garanderen is na 5 jaar. De levensduur kan niet met één druk op de knop verlengd worden. Daarvoor moeten de miljoenen actieve OV-chipkaarten teruggestuurd worden naar Translink en dat is ondoenlijk en, zoals gezegd, geen garantie dat de chipkaart daarna nog naar behoren werkt. De 5 jaar termijn heeft ook beveiligingsredenen. Nieuwe beveiligingssystemen van de chip kunnen op deze manier op een relatief korte termijn worden doorgevoerd waardoor fraude sneller kan worden bestreden. Om deze reden worden ook bankpassen binnen 5 jaar vervangen. De technologie achter het OV-chipkaart systeem is verouderd en wordt daardoor ook kwetsbaarder. Translink maakt in haar jaarverslag melding van eventuele hackgevallen en in 2019 zijn er enkele incidenten geweest.

De leden van de CDA-fractie zien ondanks eerdere moties over enkelvoudig in-en uitchecken in de treinketen nog steeds geen volledige oplossing hiervoor en vragen hoe de resterende problemen opgelost gaan worden zodat alle reizigers zonder omcheck kunnen gaan reizen.

Onder regie van het NOVB wordt, als onderdeel van de invoering van de nieuwe OV betaalwijzen, gewerkt aan het verkleinen van het huidige omcheck-probleem. Enerzijds door de ontwikkeling van een app met locatiebepaling voor (frequente) reizigers die dit willen en anderzijds via regionale initiatieven die enkelvoudig in- en uitchecken steeds breder mogelijk maken in de treinketen.

In theorie zijn er methoden denkbaar waarmee op termijn enkelvoudig in- en uitchecken in de gehele treinketen mogelijk zou kunnen worden. Hier wordt bij de inrichting van het nieuwe OV betaalsysteem rekening mee gehouden. Het beproeven van oplossingen op regionale schaal is eenvoudiger omdat problemen met ordening of tariefvrijheid eenvoudiger voorkomen kunnen worden. En het kunnen uiteindelijk voorbodes van landelijke oplossingen zijn. En mochten de oplossingen niet landelijk uitgerold kunnen worden, dan dragen ze in ieder geval bij aan het terugdringen van omchecken in de treinketen.

De volgtijdelijkheid is dus dat de introductie van de nieuwe betaalwijzen niet afhankelijk wordt gesteld van het wel/niet enkelvoudig kunnen in- en uitchecken met alle nieuwe betaalwijzen, maar dat stapsgewijs de omcheckproblematiek wel verkleind wordt.

In antwoord op de CDA vragen over de omvang van de omcheckproblematiek herhaal ik graag wat ik uw Kamer hier eerder over heb gemeld. In 2017 werden er in totaal 400 miljoen treinreizen gemaakt. 11,7 miljoen (3%) hiervan betrof een reis met meerdere vervoerders en bij slechts 211.000 gevallen is er niet correct in- of uit gecheckt waarvan 145.000 keer vanwege een verkeerde uitcheckpaal. Dit is een groot verschil met de situatie die begin 2013 werd onderzocht. Van gerichte aanpak en gewenning is daarom wel degelijk sprake, ook al zijn er gemiddeld per dag nog altijd gemiddeld 605 incomplete transacties (211.000 gedeeld door 365 dagen).

Gewenning alleen is en blijkt niet voldoende en daarom blijven er maatregelen uitgevoerd worden om het aantal incomplete transacties verder terug te dringen, niet alleen op stations met meerdere vervoerders, maar overal in het OV. Op stations met meerdere vervoerders, de zogenaamde interoperabele stations, kunnen reizigers alleen door de poortjes komen van de vervoerder waar ze ingecheckt zijn. In totaal worden er 92 miljoen reizen gemaakt naar interoperabele stations. Dat is 23% van het totaal aan treinreizen.

Zoals hierboven vermeld geef ik uitvoering aan de motie door een stapsgewijze aanpak. De app met locatiebepaling helpt hierbij en is gebaseerd op de positieve ervaringen met een pilot op de Valleilijn. De app is vrijwillig en met name bruikbaar voor frequente reizigers met een abonnement die vanwege een korte overstaptijd in de spits ongemakken ondervinden bij het omchecken naar andere spoorvervoerders. Daarbij worden er niet meer persoonsgegevens door vervoerders verwerkt dan strikt noodzakelijk en ziet de Autoriteit Persoonsgegevens daarop toe.

Ik neem de zorgen over privacy niettemin serieus en zal in het NOVB bij de vervoerders aandacht vragen, om bij de uitrol van de app aan de gebruikers, transparant en begrijpelijk aan te geven op welke wijze persoonsgegevens worden gebruikt door de app en hoe deze worden verwerkt. Ik heb ook kennisgenomen van het onderzoek van Rover naar omchecken waaruit blijkt dat "meer dan de helft van de reizigers" het reizen met een applicatie en GPS-bepaling niet ziet zitten. Ik teken daarbij echter aan dat dit geen aselechte steekproef betrof en dat de ervaringen van reizigers die een vergelijkbare app daadwerkelijk hebben gebruikt tijdens de pilot op de Valleilijn positief waren.

De leden van de D66-fractie vragen of bevestigd kan worden dat de implementatie van de nieuwe ov-chipkaart en andere betaalmethodes nog steeds wordt verwacht in 2023.

In antwoord op deze vraag kan ik bevestigen dat de planning nog steeds is om de nieuwe betaalwijzen vanaf 2021 gefaseerd in te voeren met als doel dat ze in 2023 landelijk werkend zijn.

De leden van de D66-fractie hebben vernomen dat reizigers momenteel bij NS-oplaadpunten alleen kunnen kiezen voor een standaardbedrag.

Bestaat bij de nieuwe ov-chipkaart de mogelijkheid om zelf het exacte bedrag te kiezen dat op het saldo van de ov-chipkaart wordt bijgeschreven? Omdat mensen met een anonieme ov-chipkaart het saldo van hun ov-chipkaart vaak per reis aan passen achten deze leden het wenselijk dat reizigers zelf het bedrag kunnen kiezen.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/90658

Bij de nieuwe betaalwijzen staat het saldo niet op de kaart, zoals nu wel het geval is met de OV-chipkaart, maar in de centrale back office. Vervolgens is van belang of reizigers op saldo of op rekening gaan betalen. Bij het op rekening reizen is geen saldo nodig en speelt het oplaadprobleem niet. Maar op rekening reizen kan niet anoniem aangezien de rekening geadresseerd moet worden. Op saldoreizen wel, en de wens om niet met standaardbedragen voor ophogen saldo te werken zal worden meegenomen bij de uitwerking.

De leden van de D66-fractie vragen in hoeverre het mogelijk is voor jongeren om ook korting te krijgen bij de bus, metro of tram, bijvoorbeeld in de vorm van een landelijk voordeelabonnement. Deze leden constateren dat veel scholieren gebruik maken van deze voorzieningen en vaak moeten kiezen tussen vervoerders bij het selecteren van mogelijke abonnementen. Zij zijn benieuwd of er een mogelijkheid is om jongeren hierbij te helpen.

Naar aanleiding van deze vragen merk ik op dat ik, zoals u weet, niet ga over de tarieven in het stad- en streekvervoer. Dat is de bevoegdheid van de decentrale vervoerautoriteiten. Naast maatwerk per regio, zijn er ook landelijke afspraken tussen de decentrale overheden. Deze zijn vastgelegd in het convenant Landelijk Tarieven Kader (LTK). Hierin zijn voor een aantal doelgroepen, bijvoorbeeld kinderen van 4 tot 12 jaar, kortingsafspraken vastgelegd. Met de komst van de nieuwe betaalwijzen, wordt er nagedacht over nieuwe kortingsproducten en mogelijke aanpassing in het LTK. Ik zal in het NOVB aandacht vragen voor de doelgroep voor de jongeren van 12 tot 18 jaar met als doel ook in het stads- en streekvervoer landelijke voordeelabonnementen te krijgen.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat veel reizigers het in- en uitchecken op een station met meerdere vervoerders nog altijd lastig vinden en dat de beste oplossing om dit in- en uitchecken te verbeteren wat deze leden betreft is om te komen tot een nieuw systeem waarbij de reizigerseisen uit het manifest 'De Reiziger Centraal' leidend zouden moeten zijn. Zij vragen of er bereidheid is om deze eisen centraal te stellen bij de uitrol van het nieuwe systeem.

Naar aanleiding van deze vraag merk ik het volgende op. Ik heb vorig jaar, toen ik het manifest van de consumentenorganisaties in ontvangst mocht nemen, verteld blij te zijn met dit document. Bij het ontwikkelen van nieuwe betaalwijzen in het OV moet de reiziger centraal staan. Het manifest omschrijft kort en bondig de wensen van de verschillende reizigersdoelgroepen bij de nieuwe betaalwijzen. Ik ben het met de consumentenorganisatie eens dat de nieuwe betaalwijzen ervoor moeten zorgen dat bestaande drempels met de OV-chipkaart verlaagd of weggehaald worden. Dit manifest is daarom een waardevol streefbeeld dat de vervoerders scherp houdt voor wie ze het doen en welke perspectief gewenst is. De vervoerders hebben toegezegd de wensen mee te nemen bij de verdere uitwerking van het nieuwe OV betalen, te toetsen op haalbaarheid en mee te wegen in de besluitvorming. In het NOVB zal dit goed in de gaten worden

gehouden, waarbij het doel van de wensen leidend zijn maar de wensen zelf geen harde eisen zijn.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

De leden van de PvdA-fractie constateren dat, blijkens de uitvraag van Rover, meer dan de helft van de reizigers het reizen met een applicatie en GPS-bepaling niet ziet zitten vanwege de inbreuk op de privacy. Gaat de wettelijke borging deze ongerustheid bij reizigers gaat wegnemen? Kan aangegeven worden dat de optie van GPS-bepaling, vanwege de zorgen rond privacy, geen adequate oplossing biedt om het probleem van omchecken op te lossen? Is het niet zo dat de e-tickets ook geen structurele oplossing bieden voor reizigers? Is er daarom bereidheid om, kijkend naar Oost-Nederland Blauwnet en Arnhem en Zevenaar, waar enkelvoudig in- en uitchecken al mogelijk is, bij de ontwikkeling van de nieuwe techniek enkelvoudig in- en uitchecken mee te nemen?

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/90658

Zoals eerder aangegeven geeft de app met locatiebepaling de mogelijkheid aan reizigers die frequent reizen om eenmalig in- en uit te checken tijdens de treinreis. Niemand is verplicht hier gebruik van te maken, het is een alternatief dat op korte termijn al geïntroduceerd zal worden en het probleem van omchecken verder verkleint. Regionale oplossingen die in de praktijk worden gebracht kunnen mogelijk ook een olievlekwerking krijgen. Deze mogelijkheid blijft bestaan. De volgtijdelijkheid is dus dat de introductie van de nieuwe betaalwijzen niet afhankelijk wordt gesteld van het wel/niet enkelvoudig kunnen in- en uitchecken met alle nieuwe betaalwijzen, maar dat stapsgewijs de omcheckproblematiek wel verkleind wordt zonder consequenties hiervan voor ordening en tariefbevoegdheden.

De leden van de PvdA-fractie vragen of er bereidheid is om bij andere grensoverschrijdende verbindingen, naast de huidige trajecten Groningen-Leer en Heerlen-Aken, waar geen reserveringsplicht voor geldt, te onderzoeken of de opvolger van de ov-chipkaart en de bankpas gebruikt kunnen worden als geldig vervoerbewijs.

De innovaties in het OV Betalen zullen de mogelijkheden voor reizigers vereenvoudigen om te betalen voor landsgrensoverschrijdend OV. Anders dan de huidige OV-chipkaart werken de toekomstige nieuwe OV betaalwijzen op internationale standaarden waardoor reizigers van buiten Nederland bijvoorbeeld met de bankpas eenvoudiger kunnen reizen en betalen voor het OV in Nederland.

Met de MaaS-pilot in Limburg wordt beproefd of er multimodale, grensoverschrijdende deur-tot-deur vervoersoplossingen geboden kunnen worden aan reizigers uit Nederland, Duitsland (Noordrijn-Westfalen) en België. Met één app krijgt de reiziger hiermee de mogelijkheid om, in eerste instantie, vanuit Limburg tickets aan te schaffen en toegang te krijgen tot het grensoverschrijdende openbaar vervoer. Na afloop van de tweejarige pilot dient het systeem operationeel te zijn voor het volledige grensoverschrijdende vervoer.

De leden van de PvdA-fractie vragen wat de reacties van de decentrale overheden (per decentrale overheid) waren op het voorstel voor gratis reizen voor kinderen t/m twaalf jaar. Zijn zij bereid om hiermee aan de slag te gaan? Wat waren de eventuele bezwaren of belemmeringen? En welke voorstellen zijn er gedaan om gratis openbaar vervoer voor

kinderen t/m twaalf jaar te bevorderen?

Bij de indiening van de motie heb ik reeds aangegeven dat ik niet ga over de tarieven in het stad- en streekvervoer. Dat is een decentrale bevoegdheid en het onderzoek laat zien dat decentrale overheden daarin hun eigen afwegingen maken. Ik heb wel aangegeven dat het een sympathiek idee is en dat ik het met een warme aanbeveling in het NOVB zou bespreken. Dat is gebeurd en tijdens de bespreking met o.a. de vertegenwoordiging vanuit de decentrale overheden bleek dat er al heel veel gratis en goedkoop OV mogelijkheden bestaan voor deze doelgroep. Daarop is besloten de inventarisatie te maken waaruit blijkt dat er duidelijke landelijke afspraken zijn aangevuld met regionaal of lokaal maatwerk, ingegeven door eigen sociaal, economisch of mobiliteitsbeleid. Ik heb geen specifieke reacties ontvangen van deze overheden of de gratis OV mogelijkheden voor de doelgroep uitgebreid of beperkt kunnen worden in lijn met het voorstel in de motie. Wel is bekend dat de gemeenteraad van Amsterdam tegen een gelijkloidend voorstel heeft gestemd.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/90658

De leden van de 50PLUS-fractie vragen wat er tijdens de coronamaatregelen gebeurt met de keuzedagen van 60-plussers.

Reizigers met Keuzedagen kunnen contact opnemen met de Klantenservice van NS als de Keuzedag is verlopen en zij niet hebben kunnen reizen vanwege de corona-maatregelen. Zij krijgen dan een code om een nieuwe vrije reisdag aan te schaffen en kunnen hier op een later moment dit jaar gebruik van maken.

De leden van de 50PLUS-fractie vragen welke gevolgen de coronacrisis heeft voor abonneementhouders.

De mogelijkheden om het OV-abonnement te pauzeren of op te zeggen per vervoerder verschillen. Reizigers met een NS-abonnement hebben meerdere opties om hun kosten zoveel mogelijk te beperken. Zo kunnen de meeste vaste klanten, bijvoorbeeld met een NS Flex Abonnement of een doorlopend jaarabonnement waarmee op saldo wordt gereisd, hun abonnement wijzigen naar een NS Flex Zonder Abonnement. Deze reizigers hebben direct geen abonnementskosten meer en betalen alleen nog voor de reizen die daadwerkelijk worden gemaakt. De niet genoten al vooruitbetaalde maanden krijgen zij terugbetaald. Voor sommige abonnementen, zoals abonnementen in combinatie met Keuzedagen (zie vraag 69), gelden andere adviezen. Deze zijn afhankelijk van het specifieke abonnement en de situatie van de abonneementhouder. NS denkt hierbij mee met de abonneementhouder en geeft een persoonlijk advies. Op de speciale webpagina (<https://www.ns.nl/klantenservice/geld-terug/corona.html>) wordt meer informatie gegeven over wat abonneementhouders kunnen doen om per direct hun kosten te beperken.

Bus, tram en metro vervoerders en regionale spoorvervoerders met specifieke regionale spoorabbonementen hanteren geen crisismaatregelen voor hun abonneementen. Reizigers kunnen hun abonneement conform de algemene voorwaarden opzeggen.

De leden van de SP-fractie merken op dat in het regeerakkoord staat dat het openbaar vervoer in alle delen van Nederland een alternatief moet zijn voor de auto. Zij vragen of aangegeven kan worden welke stappen er

zijn genomen om deze afspraak te realiseren en of het verhogen van het BTW-tarief van 6% naar 9% daarbij niet heeft geholpen.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/90658

92,1% van de Nederlanders woont op een afstand van 500 meter naar een bus- of tramhalte, 1000 meter naar een metro- of sneltramhalte en 2 à 3 kilometer naar een treinstation hemelsbreed. Daarnaast laat de 'Staat van het regionale ov 2018' (CROW-KpVV) zien dat het totaal aantal OV-lijnen in 2018 met 2,4% is toegenomen. Ook is het OV-gebruik de afgelopen jaren flink gestegen, met 11,8% bij bus, tram en metro en met 30,3% bij de regionale trein. Dit maakt het openbaar vervoer een goed alternatief voor de auto. Zoals de cijfers laten zien wordt hier dan ook door een toenemend aantal Nederlanders gebruik van gemaakt.

De verhoging van het BTW-tarief van 6% naar 9% maakte destijds deel uit van de herziening van het belastingstel en is niet specifiek gericht op het openbaar vervoer. Deze herziening zorgde er tevens voor dat over de hele linie de inkomens vanaf de invoering zijn gestegen als gevolg van de verlaging van de inkomstenbelasting.

De leden van de SP-fractie merken op dat de prijs in Duitsland voor het openbaar vervoer verlaagd wordt en in Luxemburg het zelfs gratis is geworden. Zij vragen of er mogelijkheden zijn om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken en of uiteengezet kan worden of kansen zijn om vergelijkbare stappen in Nederland te zetten.

Ook in Nederland is de betaalbaarheid van het OV een beleidsdoelstelling om het OV toegankelijk en aantrekkelijk te houden. Het regionale OV wordt door provincies en stadsregio's fors gesubsidieerd om het betaalbaar te houden.

Vervoersarmoede en bereikbaarheid

De leden van de SP-fractie vragen hoe mensen met vitale beroepen uit Sint Willebrord op hun werk moeten komen nu de bus geen alternatief is en wat er gedaan kan worden om gemeentes en bewoners meer inspraak te geven bij het schrappen of samenvoegen van buslijnen.

Naar aanleiding van deze vraag merk ik op dat de afweging van het schrappen of toevoegen van een buslijn of -halte bij de provincies en vervoerregio's ligt als opdrachtgevers van het regionale openbaar vervoer.

Voordat een concessie wordt verleend, vraagt de provincie als concessieverlener advies aan consumentenorganisaties, zoals voorgeschreven in artikel 27 van de Wet personenvervoer 2000. De provincie biedt vervolgens ook de ruimte voor overleg. Ook bij dienstregelingswijzigingen zoals in het voorbeeld van Sint Willebrord bieden provincies de gelegenheid vooraf te reageren. Daar wordt altijd gebruik van gemaakt door inliggende gemeenten, consumentenorganisaties en bewoners.

Om aan de mobiliteitsbehoefte van inwoners te voldoen kunnen gemeenten besluiten een alternatief te bieden met (kleinschaliger) flexibel vervoer in plaats van- of in aanvulling op bestaande lijnen. Zo ook in Sint Willebrord, waar gebruik gemaakt kan worden van de dorpsbus.

De leden van de SP-fractie zijn ook benieuwd naar de voortgang van het onderzoek naar vervoersarmoede, naar aanleiding van de aangenomen motie van de leden Laçin en Kröger over goed regionaal openbaar (Kamerstuk 35300-XII, nr. 30). In welke fase bevindt dit onderzoek zich nu? Kunnen tussentijdse waarnemingen met de Kamer gedeeld worden en wanneer wordt het eindrapport verwacht?

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/90658

Zoals beschreven in de kamerbrief met reactie op de motie van de leden Laçin en Kröger over de dekking en bereikbaarheid van het OV, is sinds het aannemen van de motie het onderzoek 'De staat van het regionale openbaar vervoer 2018', gepubliceerd door CROW-KpVV. Hierin wordt becijferd dat de huidige OV-beschikbaarheid 92,1% is. Daarnaast is het onderwerp vervoersarmoede (in bredere zin, met naast de OV-beschikbaarheid ook de verdelingseffecten van mobiliteit en bereikbaarheid) integraal onderdeel van het thema 'Stad en regio in ontwikkeling' waar het PBL onderzoek naar doet. Het is als zodanig aan de orde in onder meer Kansrijk Mobiliteitsbeleid en een (aankomend) projectvoorstel rond Inequalities in Mobility and Accessibility (Ongelijkheden in Mobiliteit en Bereikbaarheid). Zodra deze onderzoeken zijn gepubliceerd zullen de resultaten worden gedeeld met de betrokken ministeries (waaronder naast IenW ook BZK, VWS en SZW).

Sociale veiligheid

De leden van de VVD-fractie vragen of incidenten als spugen of hoesten op medewerkers in het ov ook onder het regime van het nieuwe convenant sociale veiligheid valt? En bestaan er mogelijkheden deze asociale bredere reisverboden op te leggen?

Gelukkig houdt de meerderheid van de reizigers zich aan de gemaakte afspraken die zijn vastgelegd in het protocol verantwoord reizen met het openbaar vervoer. Helaas zijn er ook voorbeelden van reizigers die dat niet doen en agressief gedrag vertonen. Dit is totaal onacceptabel en wordt niet getolereerd. Dergelijke incidenten worden op dezelfde manier aangepakt als onder normale omstandigheden, maar daar komt bij dat reizigers die zich onbehoorlijk gedragen in het kader van de noodverordening Covid-19 (corona) nu een boete riskeren die kan oplopen tot 400 euro. Voor het niet dragen van een mondkapje in het voertuig kan een boete worden gegeven van 95 euro. Daarnaast bestaat er een werkproces - afgestemd met politie, OM en de OV-sector - dat bij een spuugincident of kuchen binnen de 1,5 meter met daarbij een verbale bedreiging/uiting van besmetting, er direct handhavend kan worden opgetreden. Dat kan ook met het opleggen van een reis- of verblijfsverbod.

Het convenant sociale veiligheid ziet in zijn algemeenheid toe op het borgen van de tot stand gekomen samenwerking tussen partijen, het delen van kennis, het uitwisselen van informatie en het bevorderen van innovatie. Daarbij spreken de partijen de gezamenlijke ambitie uit om het behaalde niveau van sociale veiligheid in het openbaar vervoer te behouden en waar mogelijk te verbeteren.

De PVV-fractie vraagt of gemeld kan worden hoeveel incidenten er in het openbaar vervoer hebben plaatsgevonden waarbij personeel in het openbaar vervoer (hierna: ov-personeel) is bedreigd of bespuugd door mensen die (al dan niet) het coronavirus hadden. Deze fractie vraagt of gezegd kan worden of het ov-personeel na zo'n incident direct kan

worden getest op het coronavirus om verdere verspreiding te voorkomen en of het personeel de juiste medische hulp krijgt. En heeft het ov-personeel intussen al de beschikking over aanvullende beschermende uitrusting zoals mondkapjes? Deze fractie vraagt of gezegd kan worden hoeveel vervoersverboden er bij zulke incidenten zijn opgelegd. Is er bereidheid om de optie voor het opleggen van een landelijk vervoersverbod zo snel mogelijk in te laten gaan? Is er, om dat te realiseren, bereidheid de gesprekken met de vervoerders hierover zo snel mogelijk af te ronden?

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/90658

Het is mij niet bekend hoeveel vervoersverboden bij dergelijke incidenten zijn opgelegd. Bij spuugincidenten wordt door de betreffende vervoerder en de hulpdiensten direct gehandeld. Als een OV-medewerker wordt bespuugd wordt door de politie een proces verbaal van geweld tegen een medewerker met een publieke taak opgemaakt. Ook kan de dader via de noodwet worden verplicht tot een test om vast stellen of deze persoon corona heeft. Dat geeft direct uitsluitel voor de medewerker.

Naar aanleiding van de incidenten die zich hebben voorgedaan is overal aangifte gedaan. Deze processen lopen nog, in een aantal gevallen zijn deze afgehandeld en in het voorbeeld van Maastricht³ heeft dit geleid tot een celstraf. Zoals ik in mijn brief van 27 maart 2020⁴ heb aangegeven, ben ik in gesprek met het Openbaar Ministerie en vervoerders over de mogelijkheden om een reisverbod op te leggen voor een ruimer gebied op basis van samenwerking tussen meerdere vervoerders. Deze gesprekken lopen nog.

Met de OV-sector is op 13 mei jl. een protocol opgesteld. In het OV-protocol is afgesproken welke maatregelen getroffen worden en onder welke voorwaarden mensen gebruik kunnen maken van het OV. Vanaf 1 juni is het dragen van neus- en mondbedekking verplicht. Dit geldt zowel voor reizigers als OV-medewerkers. OV-medewerkers krijgen naast de professioneel geproduceerde mond- en neusbedding ook de beschikking over spatschermen. Boa's in het ov worden – net als de politie – uitgerust met medicinale mond-/neusbescherming. Deze maskers zijn bedoeld als extra bescherming bij incidenten. Voor OV-medewerkers met klachten wordt het mogelijk zich te laten testen. Daarnaast blijven we met de vakbonden, politie, vervoerders, ProRail en JenV in gesprek hoe de veiligheid van de OV-medewerkers en reizigers voldoende geborgd kan worden.

De PVV-fractie vraagt of de SMS-alert voor het openbaar vervoer juist in deze tijden ook een toegevoegde waarde heeft voor de veiligheid. Is er daarom bereidheid deze pilot naar aanleiding van de motie-Van Aalst over overlast in de trein (Kamerstuk 29984, nr. 744) vlot landelijk uit te rollen?

Met ingang van 30 april is de sms/app dienst beschikbaar in alle NS-treinen. Het is belangrijk dat reizigers zich veilig voelen in de trein. De mogelijkheid om een SMS of app melding te kunnen doen in de trein van een onveilig gevoel of overlast kan daarbij helpen.

³ <https://www.ad.nl/binnenland/weer-coronaspuuger-acht-weken-cel-in-19-jarige-bespuugt-buschauffeur-na-ruzie~acdbd9d4/?referrer=https://www.google.com/>

⁴ Kamerstukken II, 2019-2020, 28 642, nr. 107.

De PVV-fractie vraagt of gemeld kan worden wanneer het tuig dat onze treinen met graffiti bespuit eens gaat worden aangepakt. Is het niet te gek voor woorden dat er hele internationale groepsreizen plaatsvinden om hier in Nederland treinen te gaan bespuiten? Deze fractie vraagt of bij Justitie en Veiligheid kan worden aangedrongen op een hogere prioriteitstelling van graffitivandalisme. Kan worden ingezet op een betere inzet van gebiedsagenten rondom de grote stations, zodat daders op heterdaad in de kraag kunnen worden gevat?

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/90658

De leden van de CDA-fractie vragen wat er wordt gevonden van de grote negatieve financiële en operationele gevolgen van graffiti op treinen? Welk beleid hanteert het kabinet om dit tegen te gaan? Tijdens het laatste algemeen overleg Openbaar vervoer en taxi van 26 september 2019 is toegezegd in gesprek te gaan met NS en ProRail over de graffiti-problematiek. Wat is de uitkomst hiervan? Zijn er plannen om aanvullende maatregelen te nemen, nu de graffiti-incidenten wederom zijn toegenomen, grote maatschappelijke kosten hebben en treinen daardoor tijdelijk niet meer ingezet kunnen worden in de dienstregeling? Kan met politie en Justitie in gesprek worden getreden om erop aan te dringen dat graffitivandalisme, veelal gepleegd door dezelfde individuen of crews, hogere prioriteit krijgt voor wat betreft opsporing en vervolging? Deze leden krijgen ook signalen dat graffitispuiter vaak wordt verheerlijkt in media en online platforms. Er zijn zelfs exposities van 'artiesten' die laten zien hoeveel treinen en metro's ze hebben vol gezet en 'glossy' magazines met reportages van georganiseerde 'groepsreizen' door Europa om treinen onder te spuiten in elkaars land. Zijn deze signalen bekend? Hoe wordt dit aangepakt?

NS heeft te maken met de negatieve gevolgen van graffiti op treinen. NS Stations had in 2019 een stijging van het aantal meldingen van 641 (2018) naar 728 meldingen in 2019. Het signaal dat graffiti niet door iedereen wordt gezien als vandalisme, is mij bekend. Dat maakt het voor sommige groepen interessant om door Europa te trekken om treinen te bespuiten. NS werkt in nauw overleg met andere vervoerders in Nederland samen met 8 Europese landen om kennis uit te wisselen en gegevens over daders te delen. Ook voert NS in samenwerking met een bureau een onderzoek uit naar de industrie die hier aan verdient en criminaliteit faciliteert. Jaarlijks worden er door verkoopsites miljoenen verdiend aan de verkoop van spuitbussen, stiftes en merchandise en het drukken en uitgeven van tijdschriften en boeken. Op dit moment wordt op basis van beschikbare capaciteit bij de politie nog incidenteel ingezet op het voorkomen van graffiti en heterdaad aanhouden van graffiti vandalen. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek van NS, zal overleg plaatsvinden met JenV, politie en NS om samen te bepalen hoe graffitivandalisme op de meest effectieve manier kan worden bestreden. De inzet van gebiedsagenten kan dan aan de orde komen.

De leden van de CDA-fractie vragen of het openbaar vervoer tijdens deze crisis voldoende wordt schoongemaakt en ontsmet en of er richtlijnen of protocollen zijn opgesteld, zodat overdragen van het virus van mens op mens via spullen zoveel mogelijk wordt beperkt en zo ja, voor hoelang dit is ingesteld.

Vervoerders nemen extra maatregelen om haar personeel en reizigers te beschermen tegen het virus. Er wordt extra aandacht besteed aan de

contactpunten zoals deurklinken en hoofdsteunen, en in treinen waar een toilet aanwezig is, worden zeep en papieren handdoekjes extra aangevuld. Samen met de OV-sector is een protocol 'Verantwoord reizen met openbaar vervoer' opgesteld. Hierin staan afspraken waar de vervoerders en reizigers zich aan dienen te houden om veilig te kunnen blijven reizen en overdracht van het virus van mens op mens en via spullen zoveel mogelijk wordt beperkt. Het protocol geldt zolang de maatregelen om het virus te bestrijden nodig zijn.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/90658

De leden van de CDA-fractie vragen of er bereidheid is om met de betrokken instanties te bespreken of het zou helpen, indien voor het inchecken punten worden gecreëerd waarbij mensen hun handen kunnen reinigen, bijvoorbeeld via het plaatsen van wasbakken of pompjes met hierin een desinfecterend middel?

Ja, daar ben ik toe bereid.

De leden van de CDA-fractie vragen of geschetst kan worden in hoeverre zwartrijden en gewelddadige incidenten in het ov toeneemt en hoeverre de mogelijkheid wordt gezien om dit effectief tegen te gaan? Wat is de laatste stand van zaken met het aanbrengen en gebruik van veiligheidspoortjes op stations? Kan aangegeven worden dat ze nu overal inwerking zijn getreden? Zo nee, waarom niet? Worden er voldoende camera's ingezet om gewelddadige incidenten vast te kunnen leggen?

Hoewel de meerderheid van de reizigers zich houdt aan de gemaakte afspraken, zijn er helaas ook voorbeelden van reizigers die dat niet doen en zwartrijden of agressief gedrag vertonen. Het zwartrijden neemt toe op alle modaliteiten. OV-medewerkers constateren dat veel minder wordt ingecheckt dan voorheen en ook de camerabeelden laten zien dat mensen veiligheidspoortjes weten te omzeilen. Vervoerders zetten alles op alles om reizigers die daar afhankelijk van zijn en haar personeel op een veilige manier te laten reizen. Zwartrijden, overlast en agressie wordt op dezelfde manier aangepakt als onder normale omstandigheden, maar daar komt bij dat reizigers die zich onbehoorlijk gedragen in het kader van de noodverordening Covid-19 (corona) en zich niet houden aan 1,5m afstand, nu een boete riskeren die kan oplopen tot 400 euro. Voor het niet dragen van een mondkapje in het voertuig kan een boete worden gegeven van 95 euro. Onder de huidige omstandigheden worden geweldsincidenten hoog opgenomen. Dat blijkt ook uit de aanpak van het Openbaar Ministerie die in de zaak van het bespugen van een buschauffeur in Maastricht snelrecht heeft toegepast en de straf van 8 weken onvoorwaardelijk heeft uitgesproken.

Het cameratoezicht is bij toezicht en handhaving van groot belang. Op alle grote en op 30 middelgrote stations zijn inmiddels camera's geplaatst. Afwegingen daarbij waren verschillende veiligheidscriteria zoals beleving, incidenten, schade en operationele uitdagingen bijvoorbeeld scholen en disco's in de buurt. Zo kan zicht worden gehouden of het niet te druk wordt op de stations en haltes. Bij incidenten biedt het extra ogen voor de OV-medewerkers, zodat zij gericht kunnen ingrijpen en dienen beelden als bewijs bij eventuele strafrechtelijke vervolging. Ook alle OV-chipkaartpoortjes zijn inmiddels geplaatst en zijn nagenoeg allemaal in werking getreden. Alleen de veiligheidspoortjes op station Den Haag Centraal, Den Haag Hollands Spoor, Goes, Groningen en Schiphol zijn nog gesloten. Dat heeft er mee te maken dat er stationsverbouwingen (gaan) plaatsvinden. De verwachting is dat de poorten op Den Haag Centraal en Goes in het najaar van

2020 volledig in werking treden. De poorten op Den Haag Hollands Spoor, Groningen en Schiphol volgen respectievelijk in het najaar van 2021, 2022 en uiterlijk in 2030.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/90658

De leden van de CDA-fractie vragen welke nieuwe gedragsregels er komen in deze coronaperiode en hoe deze worden gehandhaafd. Wordt met nieuwe gedragsregels het nieuw convenant sociale veiligheid bedoeld, dat binnenkort zal worden ondertekend door de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Justitie en Veiligheid (J&V), de politie, alle decentrale overheden, alle vervoerders en ProRail? In het protocol 'verantwoord reizen met openbaar vervoer' van 26 maart 2020 staat dat agressief gedrag jegens medereizigers of medewerkers in het openbaar vervoer niet acceptabel is en niet wordt getolereerd. Wat valt in dit protocol precies onder agressief gedrag en hoe wordt dit protocol gehandhaafd?

Het convenant sociale veiligheid richt zich op de samenwerking tussen de partijen, het delen van kennis en informatie en het bevorderen van innovatie. Dit om het behaalde niveau van sociale veiligheid te behouden en waar mogelijk te verbeteren. De nieuwe gedragsregels om het virus te bestrijden en veilig te kunnen reizen, staan in het protocol 'Verantwoord reizen met openbaar vervoer'. Het protocol is samen met de OV-sector opgesteld. Hierin staan afspraken waar de vervoerders en reizigers zich aan dienen te houden om veilig te kunnen blijven reizen. De vervoerder neemt maatregelen zodat reizigers op stations en haltes 1,5m afstand kunnen houden en zoveel mogelijk afstand in het voertuig kunnen bewaren. Ook monitort de vervoerder de drukte en past de inzet van materieel en capaciteit daarop aan. De vervoerder communiceert actief over de gedragsregels waar reizigers zich aan dienen te houden. Bijvoorbeeld gebruik alleen het OV als het echt nodig, was uw handen regelmatig met water en zeep en houd 1,5 meter (twee armlengtes) afstand van elkaar. Het protocol 'Verantwoord reizen met openbaar vervoer' is te vinden op [Rijksoverheid.nl](https://www.rijksoverheid.nl)⁵.

Kan aangegeven worden of de aangekondigde noodwet van de minister van J&V om 'coronaspugers' verplicht te testen, ook gaat gelden voor deze overtreding begaan in het openbaar vervoer, zodat ook aan hen zwaardere straffen kunnen worden opgelegd?

Ja, de wijziging van de noodwet en het Besluit bloedtest in strafzaken in geval van een ernstige besmettelijke ziekte gaat ook gelden voor conducteurs in het openbaar vervoer. In de toelichting van de wijziging van de AMvB is hierover het volgende opgenomen: "Vanuit de praktijk wordt de noodzaak gevoeld om het onderzoek ook onder dwang te kunnen uitvoeren bij verdachten die politieambtenaren of anderen, zoals conducteurs of kassières, in het gezicht spugen of hoesten en daarbij aangeven dat zij met het coronavirus zijn besmet. Dit onderzoek kan op dit moment niet bij die verdachten worden afgedwongen omdat COVID-19 niet als ernstige besmettelijke ziekte in artikel 2 is aangewezen. Dat betekent dat nu niet met zekerheid gezegd kan worden of een zogeheten coronahoester of -spuger ook daadwerkelijk met het virus is besmet en, dus, of de betrokken politieambtenaar of medewerker en de omgeving waarin zij of hij verkeert, een reëel gezondheidsrisico lopen. Om daarin verandering te brengen en coronahoesters en -spugers meteen te kunnen testen om de gezondheid van

⁵ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/03/27/bijlage-iii-protocol-verantwoord-reizen-met-openbaar-vervoer>

politieambtenaren en anderen te beschermen, is COVID-19 bij dit besluit aan de lijst van ernstige besmettelijke ziekten toegevoegd. Die toevoeging is ook van belang om ervoor te zorgen dat de verdachte voor een zwaarder misdrijf kan worden vervolgd dan de misdrijven waarvoor coronahoesters en -spugers nu worden vervolgd." Uiteraard is het voor het betrokken OV-personeel ook mogelijk zich te laten testen op COVID-19.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/90658

Deze leden van de CDA-fractie zijn verder benieuwd of de succesvolle proef van de NS in 2019, waarbij reizigers met een sms/appdienst sociale onveiligheid in de trein kunnen melden, betekent dat deze mogelijkheid naast de NS ook gaat gelden bij andere vervoerders.

Zoals ik u eerder melde, is de sms/app dienst met ingang vanaf 30 april beschikbaar in alle NS-treinen. Daarnaast ben ik met de NS in gesprek over de resultaten van de proef. Daarbij wordt ook de wijze waarop andere vervoerders hierbij betrokken zullen worden bekeken. Ik verwacht de Kamer hierover eind 2020 nader te kunnen informeren.

De leden van de D66-fractie signaleren dat de gemeenschap van lesbiennes, homoseksuelen, biseksuelen, transgenders, interseksuelen en queers (LHBTIQ+-gemeenschap) zich vaak onveilig voelt in het openbaar vervoer en in de taxi. Zo worden zij soms geweigerd in taxi's en worden zij lastiggevallen in de metro, trein of bus. Is deze problematiek bekend? Zo ja, kan worden toegelicht welke stappen worden gezet om dit gevoel van onveiligheid in de toekomst te voorkomen? Bovendien lezen deze leden dat Amsterdam vorig jaar maatregelen heeft getroffen om ervoor te zorgen dat discriminatie in de taxibranche wordt aangepakt. Kan worden toegelicht of deze aanpak werkt? Zo ja, wordt er een kans gezien om deze aanpak ook in te zetten in heel Nederland?

Alle reizigers in het OV en in de taxi moeten zich prettig en veilig voelen. Ik spreek geregeld met vervoerders, waarbij ik het belang van veiligheid van reizigers benadruk. Als er signalen zijn over specifieke groepen dan wordt dat gedeeld en ook wordt aan vervoerders gevraagd daar accuraat actie op te ondernemen. Vervoerders zetten zich actief in om ongewenst gedrag te voorkomen. Vervoerders en ProRail werken daarbij nauw samen met de politie. In zijn algemeenheid informeren vervoerders reizigers in situaties die als onveilig worden beleefd. Zo kunnen reizigers die worden lastiggevallen dat melden via de informatie- en alarmzuilen op stations, de conducteurs en 112.

Met betrekking tot taxi's merk ik het volgende op. In de intentieverklaring 'discriminatievrije taximarkt' die de gemeente Amsterdam vorig jaar met betrokken partijen heeft getekend, is afgesproken dat passende maatregelen worden getroffen bij het signaleren van discriminatie en is binnen de organisaties een persoon aangewezen die de bewustwording onder de chauffeurs gaat vergroten. Ik ondersteun elke stap die wordt gezet om discriminatie te voorkomen en denk graag mee met organisaties die ideeën hebben om discriminatie nog beter tegen te gaan. Daarbij ben ik vanuit mijn verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van het taxivervoer bereid om in mijn reguliere contacten met gemeenten daarover in gesprek te treden over de wenselijkheid om op lokaal niveau binnen het taxibeleid aandacht te besteden aan discriminatie van de LHBTIQ+-gemeenschap.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of de huidige omstandigheden leiden tot meer incidenten, of de enorme afname van reizigers juist zorgt voor minder incidenten en of dit een punt van zorg is waarop moet worden gehandeld.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/90658

Door het teruglopen van het aantal reizigers, was er weinig sociale controle. Ook de maatregelen die de vervoerders nemen voor de veiligheid van de reizigers en personeel, zoals het achterin instappen in bus en tram heeft geleid tot meer overlast. Denk daarbij aan zwartrijden en agressie jegens personeel. Bij het stapsgewijs weer mogelijk maken van mobiliteit, zal vanaf 1 juni ook het aantal reizigers weer toenemen. Daarom wordt optimaal ingezet op personeel en materieel en zal weer worden gecontroleerd.

OV-medewerkers spreken de reiziger aan op hun gedrag en gaan daarbij de-escalerend te werk. Worden de mensen toch agressief of loopt het uit de hand, dan wordt de politie ingeschakeld om strafrechtelijk te handhaven. Bij geweld tegen OV-medewerkers zal door de politie een proces verbaal van geweld tegen een medewerker met een publieke taak worden opgemaakt. Zeker in de huidige omstandigheden worden deze incidenten zeer hoog opgenomen. Dat blijkt ook uit de aanpak van het OM die in de zaak van het bespugen van een buschauffeur in Maastricht snelrecht heeft toegepast en de straf van 8 weken onvoorwaardelijk heeft uitgesproken.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of bekend is hoe het zit met zedendelicten die floreren als er weinig getuigen zijn. In de beantwoording van de schriftelijke vragen van de leden Özütok, Kröger en Buitenweg over geweld en seksuele intimidatie in de trein en op het spoor, op 7 april 2020, schrijft minister Grapperhaus dat slachtoffers hulp kunnen inroepen van conducteurs en met SMS en WhatsApp-berichten. Hoe werkt dit in relatie tot het huidige coronaprotocol?

Signalen over zedendelicten worden uitermate serieus genomen in het openbaar vervoer. Daarnaast verwijs ik u naar de antwoorden op de Kamervragen over geweld en seksuele intimidatie in de trein en op het spoor van 7 april 2020.⁶ Er zijn mij geen gegevens of cijfers bekend van zedendelicten in relatie tot de hoeveelheid aan reizigers.

Zoals ik hierboven al aangaf, zetten vervoerders zich actief in om ongewenst gedrag te voorkomen. Vervoerders en ProRail werken daarbij nauw samen met de politie. In zijn algemeenheid informeren vervoerders reizigers in situaties die als onveilig worden beleefd. Zo kunnen reizigers die worden lastiggevallen dat melden via de informatie- en alarmzuilen op stations, de conducteurs en 112. Met ingang van 30 april kunnen reizigers een onveilige situatie in een NS-trein melden via sms of WhatsApp. Dit was een regionale proef, waarin reizigers sociale onveiligheid in de trein of op stations in stilte kunnen melden via een sms of WhatsApp en via de nieuwe feedback optie in de NS-Reisplanner app. Deze proef is nu door NS landelijk uitgerold. Er wordt nog gezien hoe andere vervoerders en decentrale overheden hierbij kunnen aansluiten.

De leden van de PvdA-fractie vragen of er bereidheid is om te kijken of het handhavend (veiligheids- en service-) personeel ook

⁶ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019-2020, nr. 2379.

beschermingsmiddelen kunnen krijgen, zodat zij veilig kunnen werken?

Zoals ik hierboven al aangaf, is het dragen van neus- en mondbedekking vanaf 1 juni voor zowel reizigers als OV-medewerkers verplicht. Boa's in het OV worden – net als de politie – uitgerust met een coronakit. Daarin zitten ook professionele maskers. Deze maskers zijn bedoeld als extra bescherming bij incidenten. Daarnaast is samen met de OV-sector een protocol vastgesteld. In het OV-protocol is afgesproken welke maatregelen getroffen worden voor een veilige reis voor reizigers en OV-medewerkers, en hoe en onder welke voorwaarden mensen gebruik kunnen maken van het ov. Het protocol past binnen de kaders van het kabinetsbeleid ten aanzien van COVID-19, zoals ook is vastgelegd in de Kamerbrief 'COVID-19 Update stand van zaken' van 6 mei 2020..

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/90658

De leden van de PvdA-fractie merken op dat concurrentie op sociale veiligheid zeer onwenselijk is? Is er bereidheid om in te zetten op gelijke inzet van sociale-veiligheidspersoneel (conducteurs of stewards, veiligheid en servicemedewerkers) en servicemedewerkers aan de walkant? Is er daarom dan ook bereidheid om te komen tot een landelijk raamwerk van eisen met betrekking tot sociale veiligheid waaraan concessies moeten voldoen?

De afspraak is dat er niet geconcurrereerd wordt op sociale veiligheid. In het nieuwe convenant sociale veiligheid van de ministeries van IenW, JenV), de politie, alle decentrale overheden, alle vervoerders en ProRail, is opgenomen dat partijen van mening zijn dat sociale veiligheid een basisvoorwaarde is voor reizigers en medewerkers binnen het openbaar vervoer, waarop geen negatieve effecten van concurrentie mogen plaatsvinden. Decentrale overheden kunnen er in hun concessievoorwaarden voor zorgen dat er niet op sociale veiligheid wordt geconcurrereerd. Concessieverleners bepalen, mede op basis van de inzichten verkregen via een marktconsultatie van alle potentiële concessiehouders, welke eisen zij opnemen ter waarborging van de sociale veiligheid. Bij onderhands te gunnen concessies worden de uitgangspunten voor sociale veiligheid, voorafgaand aan de gunning met de vervoerder die in aanmerking komt voor de concessie, besproken.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de samenwerking kan worden gezocht met ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) en J&V om zo tot duidelijke afspraken te komen om de acute GGZ-opvang en hulpverlening voor suïcidale en verwarde mensen langs het spoor te verbeteren? Als positief voorbeeld daarbij wijzen deze leden op de Amsterdamse Psycholance.

Ik herken het probleem dat u schetst in relatie tot suïcidale personen en personen met verward gedrag langs het spoor, dit is ook nadrukkelijk punt van aandacht voor het kabinet en in het bijzonder voor mijn collega's van VWS en JenV. Het specifieke pilotproject waarnaar u verwijst - de Psycholance in Amsterdam - is in het verleden dan ook ondersteund vanuit het 'Actieprogramma lokale initiatieven mensen met verward gedrag' van VWS. De lessen uit dit pilotproject zijn betrokken bij de verdere vormgeving van het vervoer met psychiatrische hulpverlening in Amsterdam.

In het kader van het genoemde actieprogramma zijn er de afgelopen jaren overal in Nederland pilots vormgegeven rondom passend vervoer voor personen met

verward gedrag. Hiermee zijn op verschillende plekken goede ervaringen opgedaan. Daarnaast wordt door Ambulancezorg Nederland (AZN) in overleg met andere betrokken partijen de laatste hand gelegd aan een kwaliteitskader specifiek voor (ambulance)vervoer met psychiatrische hulpverlening. Inmiddels wordt binnen regio's bekeken welke lessen uit de pilots structureel kunnen worden geïmplementeerd.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/90658

Wat betreft de hulpverlening voor suïcidale mensen langs het spoor geldt dat ProRail in samenwerking met stichting 113 Zelfmoordpreventie nauw betrokken is bij het helpen voorkomen van zelfdoding op en rond het spoor. Zo heeft ProRail samen met vervoerders het programma 'suïcidepreventie, afhandeling en nazorg op het spoor 2017-2021' opgesteld. Binnen dit programma wordt gewerkt aan het vergroten van de spoorveiligheid en het verminderen van de impact van verstoringen door suïcides.

De leden van de 50PLUS-fractie vragen of aangegeven kan worden waar de vertraging in het afronden van het convenant sociale veiligheid in zat? En of er nog verdere vertraging optreedt vanwege de huidige coronacrisis? Voor het overige zijn deze leden blij met de inzet van alle betrokken partijen bij het verbeteren van niet alleen de objectieve, maar ook subjectieve veiligheid van het openbaar vervoer. Het is belangrijk dat mensen veilig zijn én zich veilig voelen in het openbaar vervoer. Maar wat is de concrete follow-up?

Het nieuwe, sectorbrede Landelijke Convenant Sociale Veiligheid in het OV is getekend door alle partijen in het OV. Het Convenant vormt hiermee een belangrijke mijlpaal in de voortzetting van de samenwerking en de verdere verbetering van de aanpak sociale veiligheid in het OV.

De leden van de 50PLUS-fractie hebben tot slot een punt over de tramschutter. Ten tijde van de aanslag gingen niet alle deuren open, dus mensen zaten als ratten in de val. Hoe zit het met het zicht van de bestuurder? Kan de bestuurder de hele tram overzien bij een incident? Welke lessen kunnen we hieruit trekken? Welke acties nemen vervoersbedrijven naar aanleiding van deze vreselijke gebeurtenis? Is het nodig of mogelijk een bepaalde noodvoorziening voor dit soort situaties te creëren, waardoor mensen in elk geval uit de tram kunnen? Of is er iets anders denkbaar?

Vervoerders treffen hun eigen veiligheidsmaatregelen in en buiten de voertuigen om dit soort incidenten zoveel mogelijk te voorkomen of zo goed als het gaat te kunnen beheersen. Daarbij wordt ook gedacht aan noodmaatregelen in het voertuig. Zo is in het geval van de tramschutter door een reiziger op de noodknop gedrukt, zodat de tram tot stilstand kwam. OV-medewerkers worden getraind op incidenten en er worden oefeningen uitgevoerd. Ook zijn protocollen van kracht en wordt samenwerking gezocht met externe (veiligheids-)partners. Het Instituut voor Veiligheid en Crisismanagement heeft naar aanleiding van het schietincident in Utrecht een evaluatie uitgevoerd, om lering uit te trekken door alle vervoerders en crisisorganisaties in Nederland⁷.

⁷ <https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/bestuur-en-organisatie/tijdelijke-paginas/2019-12-Evaluatie-COT-een-stad-in-stilte.pdf>

Incidentbestrijding blijft voor vervoerders maatwerk en zij passen de maatregelen en procedures aan aspecten als locatie, het type voertuig, stad- of streekvervoer, etc.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Taxi

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/90658

De PVV-fractie vraagt of toegelicht kan worden hoe taxibedrijven, die ook nodig zijn voor het zorgvervoer, nu en in de toekomst geholpen gaan worden met de financiële gevolgen van de coronacrisis. Hoe gaat voorkomen worden dat de sector door bureaucratische molens al is omgevallen, voordat de ondersteuning is verleend? Hoe worden bedrijven geholpen die nu tussen wal en schip vallen?

De leden van de CDA-fractie lezen dat onder andere voor ondernemers in de taxibranche een extra steunmaatregel open wordt gesteld. Kan een overzicht worden gegeven van welke onderdelen van het totale steunpakket de ondernemers uit de taxibranche gebruik kunnen maken?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of er een goed overzicht is van de situatie in het openbaar vervoer en de taxisector? Wat betekent dit voor de korte en langere termijn? Klopt het dat veel kleine taxiondernemers onvoldoende uit de voeten kunnen met de afgesproken steunmaatregelen? Komen zij allemaal in aanmerking voor de Tegemoetkoming Ondernemers Getroffen Sectoren COVID-19 (TOGS)? Dreigen er grootschalige faillissementen? Wat kan hieraan gedaan worden om, desnoods met tijdelijke maatregelen, het leed te verzachten?

De leden van de SP-fractie vragen of het klopt dat ook de eis dat het huisadres en het adres van de onderneming niet overeen mogen komen is losgelaten door het kabinet?

Veel ondernemers in de (straat)taxibranche en het doelgroepenvervoer hebben te kampen met een sterk teruggelopen vraag of het komen te vervallen van ritten. Voor deze ondernemers zijn verschillende maatregelen uit het steunpakket waar zij, wanneer zij voldoen aan de gestelde voorwaarden, gebruik van kunnen maken. Zo is er de Tijdelijke Noodmaatregel Overbrugging voor Werkgelegenheid (NOW) voor ondernemers met veel werknemers in dienst. De NOW is bedoeld om werkgevers die te maken hebben met omzetverlies tegemoet te komen. Hierdoor kunnen werkgevers hun werknemers met een vast en met een flexibel contract doorbetalen. Daarnaast is er voor ZZP-ers in de taxibranche de Tijdelijke Overbrugging Zelfstandig Ondernemers. Deze voorziet in een aanvullende uitkering voor levensonderhoud als het inkomen door de coronacrisis tot onder het sociaal minimum daalt. Op 7 april jl. heeft de minister van EZK u de Kamer daarnaast met een brief⁸ laten weten dat ook de taxisector gebruik kan maken van de Tegemoetkoming Ondernemers Getroffen Sectoren (TOGS). De regeling is bedoeld als tegemoetkoming van omvangrijke vaste lasten, anders dan personeelslasten.

Daartoe behoren ook sectoren waarbij het kenmerkend is dat ondernemers een fysieke inrichting of fysieke productiemiddelen hebben buiten de woning. Een voorbeeld zijn taxibedrijven die veelal op hun huisadres geregistreerd staan maar

⁸ kenmerk 2020Z06352.

omvangrijke lasten dragen voor hun voertuig(en). Naast bovengenoemde financiële ondersteuningsmaatregelen, zijn er ook verschillende vormen van bijzonder uitstel van betaling bij de belastingdienst. Ook heeft de RDW een tijdelijke regeling getroffen die het voor grotere taxiondernemingen mogelijk maakt om vanaf het 5e voertuig, auto's gratis tegen een nultarief tijdelijk te schorsen. Taxi-ondernemers hoeven voor geschorste voertuigen geen kosten te maken voor naleving van de voertuigverplichtingen (Motorrijtuigenbelasting, WA-verzekering en APK-plicht). Wat onder andere kan schelen in de te betalen verzekeringspremie. Specifiek voor het doelgroepenvervoer werkt het ministerie van VWS aan afspraken tussen opdrachtgevers- (gemeenten, verzekeraars en zorginstellingen) en opdrachtnemers over bevoorschotting van lopende aanbestedingen en concessies, zodat deze vervoerders niet in de financiële problemen komen. Veel opdrachtgevers hebben hier al mee ingestemd. Het ministerie van VWS houdt mij op de hoogte over de voortgang. Leasebedrijven hebben hun verantwoordelijkheid genomen door betaalverplichtingen op te schorten, of daarvoor de mogelijkheid te bieden. Verzekeraars hebben aangegeven onder bepaalde omstandigheden en voor een bepaalde periode bereid te zijn om betalingstermijnen te verlengen en mee te werken om daar waar mogelijk de dekking van geschorste voertuigen tijdelijk te beperken, waardoor een lagere premie betaald hoeft te worden. Ik blijf met de sector in gesprek om te bezien of en zo ja, welke nadere afspraken nodig zijn.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/90658

Ten slotte begrijp ik dat er vanuit de branche ook gezocht wordt naar mogelijkheden voor coulanceregelingen met leasebedrijven en verzekeraars over betaling van leasecontracten en verzekeringspremies. Ook daar zijn met grote leasemaatschappijen al betalingsregelingen uit voort gevloeid. Ik ben me ervan bewust dat dit pakket aan maatregelen- en regelingen niet voor alle ondernemers toereikend zal zijn, maar ik ga wel van uit dat voor de meeste van hen voldoende houvast biedt om ook in de nabije toekomst hun activiteiten voort te kunnen zetten.

De leden van de D66-fractie vragen op welke manier in kaart wordt gebracht wat de gevolgen zijn van de aanwijzing van milieuzones voor het contractvervoer en hoe de beschikbaarheid van zero-emission personenbussen wordt gestimuleerd.

Voorafgaand aan het instellen van milieuzones vindt vanuit een gemeente een consultatie plaats van betrokkenen bij de beoogde zone. Deze consultatie ligt aan de basis van een rechtmatig besluit tot instelling van een milieuzone. Onder de betrokkenen vallen ook de concessiehouders van het contractvervoer. De beschikbaarheid van zero-emission personenbussen wordt gestimuleerd middels het Bestuursakkoord en het convenant Zero Emissie Doelgroepenvervoer. Daarin is afgesproken om in 2025, of zoveel eerder als mogelijk, te komen tot nul-emissie contractvervoer. Hiervoor vinden onder andere gesprekken plaats met voertuigproducenten. Daarnaast wordt het aanbod van voertuigen gestimuleerd doordat elektrische voertuigen voor doelgroepenvervoer/contractvervoer — taxi's, waaronder de rolstoeltaxibusjes — zijn opgenomen op de Milieulijst 2020[1]. Dit met als doel de aanschaf van een nul-emissie voertuig te stimuleren.

De leden van de SP-fractie vragen of er bereidheid is om met Vereende en andere verzekeraars in gesprek te gaan om uitstel van betaling voor taxiondernemers voor elkaar te krijgen en de hoge lasten van verzekeringen aan te kaarten.

Zoals in antwoord op schriftelijke vragen van het lid Laçin (SP)⁹ is aangegeven, hebben verzekeraars aangegeven onder bepaalde omstandigheden en voor een bepaalde periode bereid te zijn om betalingstermijnen te verlengen en mee te werken om daar waar mogelijk de dekking van geschorste voertuigen tijdelijk te beperken, waardoor een lagere premie betaald hoeft te worden. Ik blijf met de sector in gesprek om te bezien of en zo ja, welke nadere afspraken nodig zijn om taxiondernemers verder te ondersteunen.

De leden van de PvdA-fractie geven aan dat zij zich zorgen maken over de gezondheid van taxichauffeurs. Zij vragen of de maatregelen uit het protocol voor zittend vervoer daadwerkelijk door alle taxi's kunnen worden uitgevoerd, of er voldoende beschermingsmiddelen zijn en of er wel een doorzichtig scherm kan worden geplaatst.

Naar aanleiding van de zorgen en vragen merk ik het volgende op. Bij aanvang van de intelligente lockdown is aanvullend op de basisrichtlijnen van het RIVM een protocol opgesteld voor veilig en verantwoord vervoer van zowel de reiziger als de chauffeur. Wanneer een afstand van 1,5 m of meer niet haalbaar is in een taxivoertuig, is in het huidige protocol het advies om een afscheiding te maken tussen passagier en reiziger. Ik heb de RDW gevraagd om een aanvullend advies over verkeersveilig gebruik van dit soort schermen. Op basis van dit advies zal regelgeving voor verkeersveilig gebruik van afschermingen in taxi's worden geformuleerd. Een afscherming mag bijvoorbeeld nooit het zicht van de bestuurder beperken, niet kunnen versplinteren en niet van invloed zijn op veiligheidssystemen in een voertuig. Vooruitlopend op de nieuwe regelgeving zal ik zo spoedig mogelijk via Rijksoverheid.nl een tussentijds advies geven over het verkeersveilig gebruik van afschermingen in taxi's. Tegelijkertijd werkt de taxibranche momenteel aan een vernieuwd protocol voor taxivervoer met als basis de richtlijnen van het RIVM voor contactberoepen. Ik laat het daarbij eveneens aan de branche hoe in dit vernieuwde protocol wordt omgegaan met het veilig gebruik van schermen, conform het advies van de RDW.

De leden van de PvdA-fractie vragen of erkend wordt dat doordat er te veel taxi's rondrijden veel taxichauffeurs nauwelijks een fatsoenlijk inkomen verdienen om de huur en boodschappen te kunnen betalen? Welke maatregelen zijn er om het aantal actieve taxi's in gemeenten te kunnen beperken, anders dan specifieke verkeerscirculatiemaatregelen? Is er bereidheid om gemeenten de ruimte te geven om volumebeleid op de bel- en opstaptaxi's binnen haar eigen gemeentegrenzen te kunnen voeren? En in hoeverre is het mogelijk om het aantal actieve taxi's binnen de gemeentegrens te beperken in het licht van de Europese Dienstenrichtlijn? Is er verder bereidheid om gemeenten in ieder geval in staat te stellen om bel- en opstaptaxi's op dezelfde manier te registreren, controleren en sanctioneren?

De inkomsten van individuele chauffeurs hangen af van veel verschillende factoren. Een vorm van volumebeleid zal in beginsel geen gevolgen hebben voor de vraag naar taxivervoer, maar zal deze hooguit anders verdelen over de beschikbare taxichauffeurs. Een positief effect op het inkomen van de ene chauffeur zal in dat geval een negatief effect betekenen op het inkomen van een

⁹ Kamerstukken II, 2019-2020, Aanhangsel 2525.

andere chauffeur. Zoals eerder aan uw Kamer gemeld¹⁰, is onder onafhankelijk voorzitterschap en begeleid door het Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur (GNMI) met gemeenten gesproken over de problemen op de taximarkt die gemeenten lokaal ervaren en de beschikbare instrumenten om daartegen op te treden. Om bijvoorbeeld problemen met betrekking tot overlast of openbare orde te voorkomen, kunnen gemeenten op grond van de Gemeentewet en de wegenverkeerswetgeving volumebeperkende maatregelen treffen. De Dienstenrichtlijn is niet van toepassing op diensten op het gebied van vervoer, zoals taxidiensten. Voor de uitbreiding naar de bestelmarkt van de bevoegdheid van gemeenten om aanvullende kwaliteitseisen te stellen, verwijs ik naar de brief aan de Kamer van 27 maart 2020¹¹.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/90658

De leden van de 50PLUS-fractie vragen welke extra maatregelen worden genomen ter bevordering van de hygiëne deze dagen in het openbaar vervoer en in taxi's, voor zowel het personeel, de taxichauffeurs als de reizigers en welke kansen er worden gezien om zaken anders en/of beter te gaan doen, zodra een en ander weer is opgestart.

Naar aanleiding van deze vraag merk ik het volgende op. In het openbaar vervoer en in de taxibranche worden nu extra maatregelen genomen om haar reizigers en personeel te beschermen. Zo wordt bij de schoonmaak extra aandacht besteed aan de contactpunten zoals deurklinken en hoofdsteunen. In de treinen waar een toilet aanwezig is worden zeep en papieren handdoekjes extra aangevuld. Voor de opstart van de 1,5m samenleving wordt samen met de OV-sector en de taxibranche gewerkt aan een protocol dat antwoord moet geven op de vraag hoe het OV en de Taxi in de 1,5 m-samenleving kan gaan werken en welke maatregelen daarvoor nodig zijn.

De leden van de SGP-fractie merken op dat taxivervoerders voor behoud van de teruggave van Belasting voor Personenauto's en Motorrijtuigen (BPM-teruggave) en de Vrijstelling motorrijtuigenbelasting (MRB-vrijstelling) gedurende drie jaar minimaal 90% van de kilometers mogen rijden voor taxivervoer. Zij achten het in deze crisistijd van belang dat zij activiteiten kunnen ondernemen als vrijwilliger of in de pakket-, boodschappen- en medicijnenbezorging. Dat betekent wel dat de grenswaarde van 90% taxiactiviteiten in het gedrang kan komen. Deze leden vragen of er bereidheid is ervoor te zorgen dat hier soepel mee wordt omgegaan, zodat ondernemers hier niet onnodig door in de problemen komen?

Naar aanleiding van deze vraag merk ik het volgende op. De fiscale faciliteiten voor taxivervoerders zoals de teruggave van de bpm en de vrijstelling voor de mrb waren, respectievelijk zijn, van toepassing voor ondernemers die een personenauto, binnen 3 jaar, voor 90% of meer als taxi- of voor openbaar vervoer gebruiken. Het staat de ondernemer vrij om de personenauto ieder jaar tot 10% te bestemmen om te gebruiken voor andere activiteiten dan taxi- of openbaar vervoer.

Ik begrijp het belang voor taxivervoerders om in deze crisistijd alternatieve activiteiten te kunnen ondernemen. Tegelijkertijd is het van belang dat taxivervoerders bij het uitoefenen van die andere ondernemingsactiviteiten geen

¹⁰ Kamerstukken II, 2019–2020, 31 521, nr. 116.

¹¹ Kamerstukken II, 2019–2020, 31 521, nr. 120.

concurrentievoordeel krijgen ten opzichte van andere vervoerders of bezorgers die dezelfde activiteiten verrichten, maar geen gebruik kunnen maken van die fiscale faciliteiten. Bij een eventuele versoepeling van de 90%-eis genieten de taxivervoerders een fiscaal voordeel op de kostprijs voor vervoer. Een dergelijke besparing in de kostprijs hebben andere vervoerders of bezorgers die bpm en/of mrb betalen niet, terwijl zij dezelfde ondernemingsactiviteit verrichten. Gelet op het level-playing-field acht ik een versoepeling van de eisen van de fiscale faciliteiten voor taxivervoerders daarom onwenselijk

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/90658

De leden van de SGP-fractie constateren dat het CBR een deel van zijn activiteiten op een laag pitje heeft gezet, zoals examinering en medische keuringen en dat chauffeurs hierdoor in de problemen kunnen komen, onder meer bij het verlengen van chauffeurskaarten en het verlopen van kaarten voor leerwerktrajecten die slechts vier maanden geldig zijn. Deze leden vragen of er bereidheid is snel duidelijkheid te geven over hoe hier mee omgegaan zal worden en of het voornemen bestaat chauffeurs zoveel mogelijk tegemoet te komen.

Naar aanleiding daarvan merk ik het volgende op. De minister van IenW heeft de Kamer in haar brief van 15 april jl. mede namens mij geïnformeerd over de coulance die zal worden geboden omdat – als gevolg van de beperkende maatregelen van het kabinet – niet voldaan kan worden aan de eisen die gesteld zijn voor het verlengen en behouden van reeds afgegeven certificaten, bewijzen, (deel)examens en rijbewijzen waarvan de geldigheidstermijn verstrijkt (of dreigt te verstrijken). De coulance heeft ook betrekking op chauffeurskaarten die verlengd moeten worden en leerwerktrajecten die verlopen. De desbetreffende chauffeurs kunnen hierdoor taxivervoer blijven verrichten.

Internationaal

De leden van de CDA-fractie vragen waarom er geen goed via internet ontsloten ticketingsysteem is voor internationale reizen per trein, zoals dat er is voor vliegreizen, waarbij je iedere vlucht qua tijd en prijs kan zoeken en vinden? Daarnaast vragen deze leden welke knelpunten er zijn in het vergroten van die boekingshorizon. Zij vragen om bij een Europees overleg over dit onderwerp te pleiten voor meer uniforme onderhoudsplanning op langere termijn, zoals ProRail in Nederland al doet, zodat internationale reizigersvervoerders meer zekerheid hebben om kaartjes op langere termijn aan reizigers aan te bieden. Tevens vragen zij het belang van het vooruit boeken van het internationale treinticket en het aantrekkelijker maken van de trein als duurzaam alternatief mee te nemen bij de besprekingen over de Europese Green Deal.

In antwoord op de vragen van de CDA-fractie over het gemak van het boeken van vliegtickets in vergelijking met treintickets merk ik het volgende op. Een goede vindbaarheid en boekingsmogelijkheden voor de internationale trein is een belangrijk aspect om te komen tot een aantrekkelijk product voor de internationale reiziger. Het verbeteren van dit aspect is dan ook een belangrijke pijler in mijn gesprekken met de Europese Commissie en andere lidstaten om het internationaal vervoer per spoor te verbeteren, ook in het kader van de Europese Green Deal.

De wereld van het internationaal reizen per spoor, waaronder ook het zoeken en boeken van internationale treinreizen, is complexer dan de wereld van vliegreizen. Bij internationale treinreizen spelen de beschikbare capaciteit in samenhang met de jaarlijks te plannen werkzaamheden, de interoperabiliteit van nationale grondgebonden infrastructuur en bijpassend materieel een grote rol en is er minder sprake van standaardisatie. Zoek- en boeksites voor internationale treinreizen hebben dan ook moeite om tot een tijdig en goed aanbod van mogelijkheden te komen.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/90658

Er zijn verschillende positieve ontwikkelingen te noemen die inspringen op de groeiende vraag naar een verbeterd boekingssysteem voor internationale treinreizen. Zo werk ik met Europese collega's op het gebied van de Europese capaciteitstoedeling via het project Time Table Redesign aan innovatie in Europees verband, waarbij de Europese Commissie ook de relevante aspecten van het Europees regelgevend raamwerk bestudeert.

Het verbeteren van de samenwerking rondom data vraagt om internationale samenwerking en is dan ook onderdeel van de position paper internationaal vervoer per spoor die ik onlangs ook naar uw Kamer heb gestuurd¹². Een mooi Nederlands voorbeeld van internationale samenwerking rondom data is terug te vinden in onze grensoverschrijdende MaaS-pilot in Limburg. Inmiddels zijn verschillende websites verschenen waarop trein-, bus- en soms ook vliegreizen onderling kunnen worden vergeleken en geboekt. Ook NS werkt aan verschillende acties om het zoeken en boeken van internationale treinreizen verder te vergemakkelijken. Zo is NS voornemens om, onder de voorwaarde dat internationale partijen bereid zijn om hun producten beschikbaar te stellen, alle bestemmingen tot 700 kilometer in 2020 online aan te bieden. Ook hebben NS en ProRail het initiatief genomen om in 2020 samen met hun spoorpartners in Europa de mogelijkheden voor het verruimen van de boekingsstermijn van internationale treintickets van een paar maanden naar één jaar te onderzoeken.

De leden van de CDA-fractie vragen wanneer voor het laatst het vierlandenplatform voor grensoverschrijdend vervoer (platform Duitsland, België, Nederland en Luxemburg) bij elkaar is geweest en welke actuele afspraken zijn gemaakt in het algemeen en meer specifiek met betrekking tot kaartverkoop en betaalmethoden en toegang tot en uitwisseling van informatie. Zij zijn van mening dat alleen door intensieve samenwerking en gezamenlijk commitment tussen de landen de trein een serieus alternatief is voor andere vervoersmiddelen zoals bijvoorbeeld luchtvaart op de korte afstanden en vragen of deze mening wordt gedeeld.

In antwoord op de vragen van de CDA-fractie over de stand van zaken van het vierlandenplatform voor grensoverschrijdend vervoer (platform Duitsland, België, Nederland en Luxemburg) merk ik het volgende op. In de Kamerbrief internationale personenvervoer per spoor van 11 juli 2019¹³ heb ik uw Kamer geïnformeerd over het Eindrapport van het Vierlandenplatform, dat in mei 2019 door de partijen gezamenlijk is gepresenteerd. Het rapport was bijgevoegd en het vierlandenplatform stelt daarin dat het noodzakelijk is om grensoverschrijdende diensten te verbeteren om meer reizigers te trekken en daarmee het comfort en de reiservaring voor de grensoverschrijdende treinreiziger te vergroten. Het

¹² Kamerstukken II, 2019-2020, 29984, nr. 887.

¹³ Kamerstukken II, 2018-2019, 29 984, nr. 854.

Vierlandenplatform heeft daarbij geconcludeerd dat de uitvoeringsverantwoordelijkheid van de aanbevelingen bij de vervoerders ligt en dat de overheden hier een aanjagende rol in hebben. Zoals benoemd in de spoorbrief van 11 juli 2019 zal het Vierlandenplatform in 2020 monitoren op welke wijze de aanbevelingen uit het rapport zijn opgepakt. Daarnaast onderschrijf ik het belang van Europese samenwerking om internationaal personenvervoer per spoor te verbeteren. Op 18 februari 2020 heb ik uw Kamer geïnformeerd over het position paper wat ik in dit kader heb aangeboden aan de Europese Commissie.¹⁴.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/90658

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen naar de stand van zaken van het haalbaarheidsonderzoek naar de Nedersaksenlijn (Kamerstuk [35300-A, nr. 51](#))? Deze leden constateren dat er een quickscan is uitgevoerd in opdracht van een aantal provincies en dat daarbij hoofdzakelijk is gekeken naar wat er moet gebeuren om het 'gat' te dichten tussen Emmen en Stadskanaal. Kan aangegeven worden waar het haalbaarheidsonderzoek zich aanvullend op zal richten? Wordt daarin de aansluiting voor goederen- en personenvervoer op de Bentheimer Eisenbahn meegenomen? Welke ruimtelijke en economische effecten heeft de Nedersaksenlijn op het vestigingsklimaat in de regio? Wat is het effect van de Nedersaksenlijn op de interne en externe mobiliteit van inwoners en bedrijven in de regio? Kunnen de uitkomsten van de quickscan en het aanvullende haalbaarheidsonderzoek over de Nedersaksenlijn worden verwerkt in het Toekomstbeeld van het openbaar vervoer?

Naar aanleiding van de opmerkingen/vragen van de ChristenUnie-fractie over de stand van zaken en inhoud van het haalbaarheidsonderzoek naar de Nedersaksenlijn en de inzet vanuit IenW voor een nieuwe grensoverschrijdende verbinding Coevorden-Bad Bentheim/Rheine merk ik het volgende op. In het debat met uw Kamer is afgesproken dat de haalbaarheid van de Nedersaksenlijn onderzocht wordt in het Toekomstbeeld OV in combinatie met de resultaten van het onderzoek dat de regio reeds heeft uitgevoerd. In het Toekomstbeeld OV wordt momenteel onder andere gekeken naar vervoerwaarde, investeringskosten en inpassing in de rest van het netwerk van de Nedersaksenlijn, niet naar ruimtelijk-economische effecten. In het Toekomstbeeld OV wordt ook onderzoek gedaan naar de internationale verbinding Coevorden-Neuenhaus-Rheine. De resultaten van al deze studies worden meegenomen richting de ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV die ik dit najaar wil presenteren.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen ook of de samenwerking tussen de Bentheimer Eisenbahn en ProRail en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) kan worden bevorderd en of ervoor gezorgd kan worden dat het vervoer van personen op het traject Coevorden-Bad Bentheim-Neuenhaus aandacht krijgt in de bouwsteen grensoverschrijdende verbindingen binnen het Toekomstbeeld OV 2040. Kan bevorderd worden dat het personenvervoer Emmen-Rheine een plek krijgt op de TenT-agenda?

Ten aanzien van de reactivering van het spoor tussen Coevorden en Neuenhaus voor personenvervoer is ProRail reeds in contact met Bentheimer Eisenbahn en zal ProRail zoals gebruikelijk binnenkort ook contact opnemen met de ILT. Gezien mijn ambitie ten aanzien van internationaal spoor, zal ik uiteraard extra aandacht besteden aan deze samenwerking als dat in de toekomst nodig blijkt. Wat betreft

¹⁴ Kamerstukken II, 2019-2020, 29984;35377, nr. 887.

opname van dit tracé in de TEN-T agenda moeten de voor- en nadelen goed met elkaar worden afgewogen. Opname van een tracé aan het TEN-T kernnetwerk brengt naast mogelijkheid tot beperkte cofinanciering vanuit Europa ook (financiële) verplichtingen met zich mee voor de lidstaten. Bij een spoortracé gaat het in de huidige verordening bijvoorbeeld om volledige elektrificatie en implementatie van ERTMS. Ik wacht voor nu de voorstellen voor de herziening van het TEN-T netwerk van de commissie dit jaar af. Bij mijn beoordeling en reactie zal ik de kansen maar ook bijkomende verplichtingen meenemen in mijn afweging.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/90658

Toegankelijkheid

De leden van de CDA-fractie, D66-fractie, ChristenUnie-fractie en SGP-fractie vragen of het overleg met decentrale overheden, vervoerders en belangenbehartigers van mensen met een beperking over toegankelijkheid over de vraag of de ondergrens omhoog kan inmiddels is geweest, wat de uitkomst hiervan was, of de ondergrens omhoog kan en, zo ja, met welke fasering. Ook vragen zij of samen met belangenorganisaties landelijke richtlijnen opgesteld kunnen worden over de minimumvereisten waaraan een concessiehouder moet voldoen qua maatregelen voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mindervalide personen.

Met betrekking tot de stand van zaken van de gesprekken die ik voer met decentrale overheden, vervoerders en belangenbehartigers van mensen met een beperking over toegankelijkheid merk ik het volgende op. In het NOVB komt dit onderwerp nu geregeld terug. We zijn nu in de fase waarbij we terugkijken en bepalen of de eerder afgesproken streefcijfers, die zijn neergelegd in het Besluit en de Regeling Toegankelijkheid van het OV zijn behaald. Mochten er streefcijfers niet zijn gehaald, dan bespreken we in het NOVB wat er nodig is om deze alsnog te realiseren. Gelijktijdig organiseer ik ook het gesprek met deze partijen om te kijken hoe we gefaseerd streven naar een volledig toegankelijk openbaar vervoer in 2040, zoals is afgesproken in de contourennota Toekomstbeeld OV 2040. We kijken hierbij naar zowel de kortere als de langere termijn. Daarbij kijken we naar hoe we verder kunnen met de wettelijke minimumeisen die er al zijn, maar die nog niet volledig behaald zijn, maar we kijken ook naar de mogelijkheden voor verbreding en verdieping van die eisen waar om wordt gevraagd door mensen met een beperking zelf. Ik verwacht dat eind dit jaar duidelijk is welke afspraken er kunnen worden gemaakt. De afspraken worden vervolgens – waar mogelijk – in de regelgeving verankerd.

De leden van de D66-fractie vragen hoe het staat met de uitvoering van de motie van de leden Schonis en Van der Graaf over het verbeteren van de toegankelijkheid van stations (Kamerstuk 35300 A, nr. 42) en wanneer de voortgangsrapportage wordt verwacht.

Naar aanleiding van deze vraag merk ik het volgende op. Om een goed beeld te krijgen van de stand van zaken van toegankelijkheid van trein en spoor wordt momenteel een actualisatierapport opgesteld. Dat gebeurde tot op heden vijfjaarlijks door ProRail en NS. Deze keer worden ook de decentrale treinvervoerders hierbij betrokken. Zo ontstaat een compleet beeld van wat de treinvervoerders en ProRail doen op het terrein van toegankelijkheid. Dit rapport

wordt aan uw Kamer gezonden wanneer dat gereed is. Ik verwacht het rapport in de loop van 2021.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

De leden van de D66-fractie vragen of een uniforme rapportageverplichting ingericht kan worden voor concessiehouders, waarbij samenwerking tussen de opdrachtgever, vervoerder en gemeenten is verankerd.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/90658

Naar aanleiding van deze vraag merk ik op dat monitoring een van de onderwerpen is waar ik met de partijen over spreek. Ik zal uw suggesties daarbij meenemen.

De leden van de D66-fractie vragen of reisinformatie over toegankelijke reizen actief gecommuniceerd kan worden door de vervoerders.

Ik onderschrijf het belang van goede reisinformatie over de toegankelijkheid van reizen. Het aanbieden van reisinformatie over toegankelijkheid van reizen is verplicht op grond van artikel 8, lid 2, van het Besluit Toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer. Veel vervoerders bieden dergelijke informatie. De informatie die beschikbaar is, is echter deels niet volledig. CROW werkt er met de decentrale OV-autoriteiten aan om de informatie die in het Centraal Haltebestand staat, te verbeteren. ProRail voert een project uit waarbij de werking van liften in stations wordt gemonitord. ProRail is bezig om de informatie over de beschikbaarheid van stationsliften realtime in de komende tijd te verkrijgen en beschikbaar te stellen zodat reis-apps zoals NS en 9292 reisinformatie kunnen verstrekken waarmee rekening kan worden gehouden met eventuele tijdelijke onbeschikbaarheid van een lift. Op deze manier wordt de reisinformatie over toegankelijk reizen steeds preciezer.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of een deel van de vervoerders achterblijft bij de minimumeisen van het VN-verdrag, waarin de verschillen in opvatting zitten, hoe we ervoor kunnen zorgen dat achterstanden worden ingehaald en of de gebruikers en belangenorganisaties worden betrokken bij de evaluatie.

Naar aanleiding van deze vraag merk ik het volgende op. In het VN-verdrag staat dat er moet worden gewerkt aan toegankelijkheid. Deze opdracht geldt ook voor het openbaar vervoer. Het verdrag zelf geeft geen specifieke minimumeisen, dus er kan niet zonder meer gesteld worden dat vervoerders niet aan het verdrag voldoen. De eisen voor het openbaar vervoer zijn neergelegd in Europese regelgeving en in het Besluit en de Regeling Toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer. Voor deze nationale regelgeving breng ik momenteel in kaart in hoeverre er wordt voldaan aan de regelgeving. Op punten waar niet wordt voldaan, is de opdracht dat de verantwoordelijken daarvoor alsnog zullen gaan voldoen.

Onder decentrale overheden en vervoerders zijn voor zover mij bekend geen verschillen van opvatting over de huidige geldende minimumeisen die gelden volgens Europese en nationale regelgeving. Verschillen in de praktijk kunnen ontstaan doordat voor sommige onderdelen het streefpercentage niet 100% is en/of doordat er juist meer wordt geboden dan wettelijk verplicht is.

Over het inhalen van achterstanden op de reeds gemaakte afspraken in het Besluit en de Regeling Toegankelijkheid van het openbaar vervoer maak ik in de

komende periode afspraken met de betreffende decentrale overheden en vervoerders. Daaraan voorafgaand inventariseer ik nu wat de stand van zaken precies is.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Wat er vervolgens bij afspraken richting de toekomst van toegankelijk openbaar vervoer in de regelgeving moet komen en welk deel alleen via de concessie, is nu nog niet duidelijk.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/90658

Gebruikers en belangenorganisaties worden nauw betrokken bij het proces om te komen tot nadere afspraken en de voortgang daarvan.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen wat tot nu toe de uitkomst is van de gesprekken met decentrale overheden, vervoerders en belangenbehartigers van mensen met een beperking over toegankelijkheid en wat de standpunten van de andere partijen tegenover de inzet voor meer toegankelijkheid is.

Uit de gesprekken die reeds gevoerd zijn over toegankelijkheid, is gebleken dat de overheden, vervoerders en belangenbehartigers voor mensen met een beperking het doel – een toegankelijker openbaar vervoer – delen. Verschillen in standpunten zitten in de mate van verbreding en verhoging van de normen en de daarbij komende kosten. De komende periode wil ik dan ook benutten om met partijen alles af te wegen om te komen tot verdere afspraken over verbreding, prioritering en fasering.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen naar aanleiding van een uitspraak van het College voor de Rechten van de Mens over het meenemen van elektrische rolstoelen bij busmaatschappij HTM, op basis waarvan tot de conclusie is gekomen dat alle openbare vervoerders voldoen aan het Besluit Toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Ook vragen zij wat de consequentie van deze uitspraak is voor busmaatschappijen in de rest van het land en of er bereidheid is er zorg voor te dragen dat discriminatie niet plaatsvindt en dat toegankelijkheid vormgegeven kan worden voor bussen in het hele land, of toegezegd kan worden dat de gesprekken met de medeoverheden als concessieverleners, met vervoerders en ervaringsdeskundigen voor de zomer zijn afgerond, of dat hiervan, gezien de coronacrisis, een digitale of schriftelijke consultatie gemaakt kan worden welke voor de zomer wordt afgerond. Tenslotte vragen zij of bevestigd kan worden dat de inzet daadwerkelijk is om de ondergrens omhoog te krijgen.

Naar aanleiding van de vragen van de ChristenUnie over een oordeel van het College voor de Rechten van de Mens over het meenemen van elektrische rolstoelen bij busmaatschappij HTM merk ik het volgende op. Uit de regelgeving blijkt dat hulpmiddelen in een bus kunnen worden meegenomen, binnen maximale afmetingen (120 cm lengte bij 70 cm. breedte bij 109 cm hoogte). Als de gebruiker in de rolstoel zit wordt rekening gehouden met een extra lengte van maximaal 5 cm en een extra hoogte van maximaal 26 cm. Dit is voorgeschreven door EU-verordening (661 /2009) in combinatie met Reglement nr. 107 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE). Busmaatschappijen moeten hulpmiddelen, die binnen deze genoemde afmetingen blijven, meenemen. Het oordeel dat mij bekend is, is oordeel 2016-39. Na het oordeel van het College heeft HTM aangegeven dat de veiligheid in de weg staat

bij het meenemen van elektrische rolstoelen. Busmaatschappijen moeten hulpmiddelen, die binnen deze genoemde afmetingen blijven, meenemen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Zoals hierboven beschreven, zet ik, ten aanzien van de gesprekken met medeoverheden, vervoerders en ervaringsdeskundigen, in op een zorgvuldig proces waarbij iedereen goed betrokken is. Dit gebeurt momenteel via alle mogelijke middelen, ook digitaal. Er vinden onder andere gesprekken plaats voor de zomer, maar voor het zorgvuldig doorlopen van het proces is wat meer tijd nodig. Ik verwacht aan het einde van 2020 meer over de afspraken te kunnen melden.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/90658

Zoals ik hierboven reeds heb benoemd, streven alle partijen naar een toegankelijker openbaar vervoer. We kijken gezamenlijk naar verhoging en verbreding van de normen en doen dit in onderlinge afstemming.

De leden van de ChristenUnie-fractie en de SGP-fractie vragen om parallel aan landelijke afspraken het Besluit Toegankelijkheid van het openbaar vervoer aan te passen om te voldoen aan het VN-verdrag en ter verduidelijking van de normen en verbetering van de eisen, een borging van ervaringsdeskundigen en hun belangenbehartigers bij aanbestedingen en periodieke verantwoording over de stand van zaken omtrent de toegankelijkheid.

Naar aanleiding daarvan merk ik op dat ik het belangrijk vind dat er een breed draagvlak is voor de nieuwe regelgeving. Ik zie de aanpassing van de regelgeving dan ook als volgend op de afspraken.

Zoals eerder aangegeven eist het VN-verdrag dat er wordt gewerkt aan verdere toegankelijkheid. Dat gebeurt in samenspraak met de mensen om wie het gaat. Uiteraard wordt de Kamer hierover geïnformeerd.

Zowel de leden van de ChristenUnie als de leden van 50PLUS gaan in op de rol van ervaringsdeskundigen en belangenbehartigers bij aanbestedingen. Momenteel is er een verplichting om jaarlijks advies te vragen over toegankelijkheid aan consumentenorganisaties (artikel 31 Wp2000 juncto artikel 33 Bp2000). Mensen met een beperking en belangenbehartigers kunnen deelnemen aan deze consumentenorganisaties.

De leden van de 50PLUS-fractie vragen waarom sommige provincies geen toiletten in de trein vragen bij hun aanbestedingen.

Naar aanleiding daarvan merk ik op dat hiervoor op dit moment geen verplichting bestaat. Dit is dus een keuze van de provincie. De vraag of dit verplicht moet worden wordt meegenomen in het traject naar nieuwe afspraken over toegankelijkheid in het openbaar vervoer.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/90658

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer