

Vergaderjaar 2024–2025

23 645

Openbaar vervoer

31 521

Taxibeleid

Nr. 834

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 februari 2025

Middels deze verzamelbrief OV en Taxi wordt de Kamer over een aantal ontwikkelingen op het gebied van OV en Taxi geïnformeerd. Deze brief gaat tevens in op het onderwerp wisselverwarming naar aanleiding van een toezegging daarover in het Tweeminutendebat Spoorveiligheid en ERTMS op 19 december.

Stand van zaken sociale veiligheid in het ov

Sociaal veilig openbaar vervoer is essentieel voor goed en aantrekkelijk OV. Het regeerprogramma onderstreept dit belang met diverse ambities en maatregelen. OV-bedrijven zijn primair verantwoordelijk voor de veiligheid van hun reizigers en personeel. Toch vraagt de ambitie uit het regeerprogramma om extra inspanningen en samenwerking tussen de betrokken partijen, zodat werknemers en reizigers ontspannen van het OV gebruik kunnen maken.

In het kader van een goede samenwerking, gezamenlijke innovatie en kennisuitwisseling tussen de betrokken partijen, loopt momenteel de evaluatie van het bestuurlijk convenant Sociale Veiligheid in het OV 2020–2025. Vervoerders, ProRail, politie, decentrale overheden en de Ministeries van JenV en IenW voeren een evaluatie uit naar het convenant waarbij de resultaten van de gezamenlijke inspanningen van partijen in kaart worden gebracht en wordt gekeken naar een mogelijk vervolg inclusief manieren om de effectiviteit van de samenwerking te vergroten. De uitkomsten van de evaluatie en het daarbij horende gezamenlijke plan voor veilig OV worden naar verwachting in de loop van 2025 met de Kamer gedeeld.

Voortgang ingezette maatregelen

Vervoerders en ProRail volgen de ontwikkelingen en incidentendata op de voet en nemen verschillende maatregelen. De benodigde maatregelen

voor veilig OV kunnen sterk verschillen per regio of modaliteit. Bijvoorbeeld door tijdelijk extra cameratoezicht, een nachtsluiting of een uitbreiding van de inzet van handhaving en controles. Bij de inrichting van stations wordt op lokaal niveau continue gekeken welke maatregelen kunnen helpen bij het vergroten van de veiligheid of het veiligheidsgevoel. Bijvoorbeeld door constructieve aanpassingen om zichtlijnen te verbeteren en het verruimen van de openingstijden van de commerciële ruimtes, zodat ook in de avonduren sprake is van sociale controle op stations. Zo wordt door de OV-sector vanuit de eigen verantwoordelijkheid doorlopend gewerkt aan het verbeteren van de sociale veiligheid.

Onder het convenant Sociale Veiligheid in het OV 2020–2025 trekken de betrokken partijen gezamenlijk op in het nemen van extra maatregelen. In 2024 zijn verschillende maatregelen genomen waaronder het verkorten van de wachttijden bij boa-certificering, het mogelijk maken van de inzetbaarheid van boa's over concessiegrenzen heen en de borging van sociale veiligheid in regelgeving voor het ontwerp van stations. Ook zijn er goede stappen gezet om te komen tot pilots voor een regionale variant van de NS whatsapp-alert. Het Ministerie van IenW heeft onderzoek laten doen naar zwartrijden en in november 2024 hebben vervoerders concrete aanbevelingen gekregen in het verhogen van de betaalmoraal onder reizigers. Dit is een waardevol onderzoek omdat betalingsconflicten de grootste aanleiding vormen voor agressiviteit richting OV-personeel. Het onderzoeksrapport is bijgevoegd (bijlage 1). Ook is er in opdracht van de gezamenlijke vervoerders onderzoek gedaan naar de juridische kaders bij gegevensdeling in en met de OV-sector ten behoeve van de handhaving.¹ Tijdens het commissiedebat Spoor van 15 januari jl. heb ik een gezamenlijke reactie met JenV toegezegd² op dit rapport, waarbij wordt gestreefd naar een brief in het eerste kwartaal van dit jaar.

De in 2024 genomen maatregelen lijken daarbij effect te hebben. In de voorgaande jaren was er steeds sprake van een stijging in het aantal A (aangiftewaardige)-incidenten. Het huidige beeld is dat er in 2024 een kleinere stijging is geweest van het aantal A-incidenten. De daadwerkelijke cijfers worden door vervoerders openbaar gemaakt met publicaties vanaf januari 2025. Over de specifieke veiligheidssituatie op station Maarheeze is de Kamer op 23 januari jl. per brief geïnformeerd.³ Tijdens het tweeminutendebat Spoor van 23 januari jl. is toegezegd NS met € 2,1 miljoen te compenseren voor de extra beveiliging rondom station Maarheeze in het afgelopen jaar.

Reisverboden

Op basis van de inzichten uit het OV-NL-rapport en in combinatie met de in de sector gedeelde lessen uit de pilot met een regionaal reisverbod, opgelegd vanuit de regio, kunnen regio's ook zelfstandig aan de slag met regionale reisverboden. Het rapport stelt dat de mogelijkheid tot gegevensuitwisseling er is, maar partijen zijn gehouden aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG). Daarmee is tevens de motie Veltman c.s.⁴ en zijn de toezeggingen op dit onderwerp ingevuld.⁵ Het

¹ Het onderzoeksrapport «Handhaving in het OV» uitgevoerd door Lex Digitalis in opdracht van OV-NL: <https://www.ov-nl.nl/wp-content/uploads/2025/01/20250110-OV-NL-Handhaven-in-het-openbaar-vervoer.pdf>

² Toezeggingnummer nog onbekend.

³ Kamerstukken II 2024/25, 28 642, nr. 113

⁴ Kamerstukken II 2023/24, 23 645, nr. 823

⁵ Toezegging TZ202209, nr. 062 in Kamerstuk II 2022/23, 23 645, nr. 780, Toezegging in de Kamerbrief «Stand van zaken en vooruitblik ontwikkelingen OV & Taxi» van 2 september 2022 en een toezegging in de schriftelijke beantwoording bij de begrotingsbehandeling Infrastructuur en Waterstaat van 23 januari 2024

initiatief voor regionale reisverboden ligt in de regio. Verschillende regio's hebben aangegeven geen gebruik te zullen maken van dit instrument, vanwege het beperkte effect versus de benodigde investering. Zoals toegezegd aan de Kamer is bij vervoerders aangedrongen op het opleggen van regionale reisverboden.⁶

Meer in algemene zin behoort het opleggen van reis- en verblijfsverboden, opgelegd door de vervoerder, al sinds 2001 tot de veiligheidsinstrumenten van de OV-sector. Vervoerders maken al vaak gebruik van dit instrument. Het OM heeft bepaald dat een verbod altijd bepaalde beperkingen moet kennen, zoals in tijd of gebied. Een landelijk of permanent verbod is daarom uitgesloten. Over andere aanbevelingen ten aanzien van reisverboden wordt ingegaan in de toegezegde brief⁷ in het eerste kwartaal van dit jaar. Vervoerders kunnen op deze manier notoire overlastgevers weren uit het OV. Hiermee wordt tevens invulling gegeven aan de motie Heutink c.s.⁸ Sinds 2012 is het overtreden van een reis- en verblijfsverbod ook strafbaar.

Toegang tot identificatiemogelijkheden

De Ministeries van JenV en IenW werken samen aan het openstellen van het rijbewijsregister voor (OV-)boa's. De Kamer is op 27 november jl. geïnformeerd over de voorgenomen versnelling, waardoor boa's in het OV-domein eerder toegang krijgen tot de pasfoto's uit het rijbewijsregister en aan de hand daarvan een zelfstandigere identiteitscontrole kunnen uitvoeren.⁹ Toegang verlenen tot bijzondere persoonsgegevens vergt tijdrovende processen omdat wetgeving op het gebied van privacy hoge eisen stelt. Tijdens het CD Spoor van 15 januari jl. heb ik aan het Kamerlid Veltman toegezegd¹⁰ haar motie over de ID-check en de Rotterdamse werkwijze niet als afgedaan te beschouwen en daar schriftelijk op terug te komen in de reactiebrief van JenV en IenW op het eerdergenoemde OV-NL rapport.¹¹ De Minister van JenV en de Staatssecretaris van IenW hebben, naast de specifieke inzet om (OV-)boa's meer identificatiemogelijkheden te bieden, op 15 november gesproken over het belang van veilig OV. Daarbij werd de kabinetsambitie herhaald, de onderlinge verantwoordelijkheden besproken en het belang van brede samenwerking benadrukt. Ook is het Ministerie van JenV gestart met een publiekscampagne om geweld en agressie tegen hulpverleners tegen te gaan.

Doorkijk

Vanwege het belang van sociaal veilig OV is NS door IenW als concessieverlener gevraagd in 2025 extra inspanningen te leveren op dit thema. In dat kader wordt NS gevraagd inzicht te bieden in preventieve acties, samen met andere vervoerders in te zetten op een actuele, landelijke en eenduidige manier van incidentenregistratie, handhavingscapaciteit op orde te krijgen en de reis- en verblijfsverboden te evalueren. NS zal gedurende 2025 invulling geven aan deze beleidsprioriteiten, naast de gebruikelijke en geplande inzet voor veilig OV. In 2025 zal NS ook

⁶ Toezegging TZ202404-167 in Kamerstuk II 2023/24, 23 645, nr. 827

⁷ Toezeggingnummer nog onbekend.

⁸ Kamerstukken II 2024/25, 29 984, nr. 1220

⁹ Kamerstukken II 2024/25, 28 642, nr. 112

¹⁰ Toezeggingnummer nog onbekend.

¹¹ Kamerstuk 36 600 XII, nr. 38. In deze motie wordt de regering verzocht om verzoekt de regering om te komen voor een versnelde uitrol van de identiteitscheck door gekwalificeerde boa's in het ov waarin de werkwijze en resultaten van de pilot in Rotterdam worden meegenomen, en de Kamer over de voortgang te informeren voor het einde van het jaar

besluiten over het naast de boa's ook andere medewerkers van de NS te voorzien van bodycams. Het is aan NS om dit besluit te nemen.

In 2025 ontvangt ProRail een subsidie in het kader van de Stationsagenda, de toekomstvisie op stations. ProRail zorgt voor extra camera's en maatwerk maatregelen voor de 58 stations die op sociale veiligheid onvoldoende scores, zoals het plaatsen van groen, hekwerken en het verbeteren van zichtlijnen. Daarnaast wordt vanuit bestaande operationele processen bijgestuurd op deze stations, namelijk door inzet van beveiliging, door inzet van schoonmaak, het bijwerken van groen, het 's nachts openen/sluiten van stations, het verruimen van openingstijden commerciële ruimtes en snel herstel van defecten op stations.

Update OVpay

Sinds de zomer van 2023 is het mogelijk om in heel Nederland met de bankkaart, creditcard of mobiel te betalen in het OV.¹² Het gebruik van deze nieuwe betaalmiddelen neemt toe; ondertussen wordt meer dan 40% van de saldreizen gemaakt met de betaalpas. Het is sinds juli 2024 ook mogelijk om leeftijdskorting (zoals voor kinderen van 4 t/m 11 jaar en 65-plussers) te koppelen aan de betaalpas en verschillende vervoerders bieden ook andere kortingsproducten daarop aan. OVpay heeft in juni 2024 een prijs gewonnen voor het gebruiksgemak van de app en het klantenoordeel is positief.

Afgelopen zomer hebben Translink en Bunq besloten om de samenwerking voor de uitgifte van de nieuwe OV-pas (binnen OVpay) te beëindigen. Dit heeft tot gevolg dat de overstap naar de nieuwe OV-pas langer duurt en dat de twee systemen (ov-chipkaart en OVpay) langer naast elkaar blijven bestaan. Dat brengt extra kosten met zich mee, en leidt ook tot ongemak die sommige reizigers raakt, zoals de afname van het aantal oplaadpunten voor de ov-chipkaart. Terwijl het gebruik van de betaalpas iedere maand toeneemt, is het aandeel in het gebruik en de verkoop van de anonieme ov-chipkaarten fors aan het dalen. Dit heeft tot gevolg dat er minder transacties plaatsvinden bij de oplaadpunten en het voor commerciële exploitanten niet meer rendabel is om die te exploiteren. De gele oplaadpunten die nu nog te vinden zijn in bijvoorbeeld supermarkten, en waar ongeveer 4% van het aantal laadtransacties plaatsvindt, zullen daarom vanaf januari 2025 stap voor stap gaan verdwijnen. Er wordt per concessiegebied door opdrachtgevers en vervoerders bekeken of er voldoende oplaadpunten blijven bestaan, zodat er waar mogelijk maatwerk kan worden toegepast. Bij de inrichting van de OV-pas wordt een landelijk dekkend oplaadnetwerk voorzien en zal het ook mogelijk zijn online producten te laden of saldotegoed toe te voegen. De verwachting is dat het aantal fysieke transacties een stuk lager zal zijn binnen OVpay.

Tijdens het Commissiedebat Openbaar Vervoer en Taxi van april 2024 is toegezegd om een overstapservice voor bepaalde doelgroepen te bespreken met de vervoerders.¹³ Sommige reizigers zullen op een ander soort abonnement overgaan, anderen gaan reizen met een betaalpas en veel abonneementhouders zullen vanuit een vervoerder een OV-pas ontvangen. De overstap is anders voor verschillende reizigers en hier is aandacht voor bij de vervoerders. Binnen het programma OVpay is contact met verschillende belangenorganisaties zoals seniorenverenigingen en met de Alliantie Digitaal Samenleven. Zij worden betrokken bij de overstap en het doel is om de producten digitaal toegankelijk en zo

¹² Kamerstuk 23 645, nr. 803

¹³ Toezegging TZ202404, nr. 163

simpel mogelijk te maken. Hiermee wordt tegemoetgekomen aan de toezegging.

Nationaal OV Beraad

Enkelvoudig in- en uitchecken

Wanneer reizigers tijdens hun treinreis gebruikmaken van meerdere spoorvervoerders dienen zij bij een overstap in en uit te checken om hun reis te vervolgen. Er valt tijdswinst te behalen en kosten te besparen wanneer dit niet meer nodig is en het zogenoemde enkelvoudig in- en uitchecken wordt ingevoerd. De Kamer is in 2019 geïnformeerd¹⁴ dat invoering van enkelvoudig in- en uitchecken met de huidige ov-chipkaart meer kosten dan baten oplevert en dat het NOVB er daarom voor heeft gekozen om dit niet in te voeren binnen het huidige systeem. De Kamer heeft sindsdien meerdere moties¹⁵ aangenomen waarin werd opgeroepen om het enkelvoudig in- en uitchecken in te voeren op het spoor.

In de brief over het tariefonderzoek nieuwe HRN-concessie¹⁶ is aangegeven dat het enkelvoudig in- en uitchecken geen onderdeel uitmaakt van de invoering van de nieuwe betaalmiddelen (OVpay), maar dat dit nieuwe betaalsysteem wel nieuwe technische mogelijkheden daartoe geeft. Met deze technische uitwerking wordt begonnen zodra OVpay volledig is geïmplementeerd. In het bestuurlijk overleg NOVB van 25 september 2024 is nogmaals aangegeven dat het NOVB wil dat enkelvoudig in- en uitchecken een realiteit wordt en dat vervoerders en Translink hiermee operationeel starten zodra OVpay is ingevoerd en de ov-chipkaart is uitgefaseerd. Om dit mogelijk te maken worden zijn de noodzakelijke voorbereidende werkzaamheden qua planning, beleidskeuzen, bekostiging en besluitvorming al genomen voor de invoering van OVpay. De consumentenorganisaties adviseren positief op het invoeren van enkelvoudig in- en uitchecken en juichen toe dat het NOVB al start met de voorbereidende werkzaamheden.

Financiële situatie openbaar vervoer

In het NOVB zijn zorgen geuit over het functioneren van het OV-systeem als geheel door de financiële situatie waarin de sector zich verkeert. De bekostiging van het openbaar vervoer vindt plaats uit drie bronnen: de reizigersopbrengsten, de exploitatiebijdrage vanuit de concessieverlenende overheid en de vergoeding die het Ministerie van OCW betaalt voor het reizen met de ov-studentenkaart. De decentrale overheden en vervoerders geven in het NOVB aan dat de doelstellingen uit het regeerprogramma – toekomstbestendig, betrouwbaar, veilig, betaalbaar en toegankelijk openbaar vervoer – door een cumulatie van financiële ontwikkelingen onder druk kan komen te staan. Hierover blijven gesprekken lopen met de NOVB-partijen en de ontwikkelingen in de (regionale) concessies worden nauwlettend gevolgd. Zoals eerder is toegezegd, wordt uw Kamer in het voorjaar van 2025 geïnformeerd over de keuzes die decentrale overheden maken voor hun vervoersplannen en de impact hiervan op de doelstellingen voor het openbaar vervoer.¹⁷

¹⁴ Kamerstuk 23 645, nr. 684.

¹⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 1058, Kamerstuk 29 984, nr. 1148 en Kamerstuk 29 984, nr. 1153

¹⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 1125.

¹⁷ Toezegging TZ202404, nr. 168

Op 3 oktober jl. is uw Kamer geïnformeerd over het NL-ticket en eventuele alternatieven.¹⁸ Eén van de meer kansrijke alternatieven bleek de ontwikkeling van een regionaal ticket met gratis reizen binnen de regio en korting daarbuiten. Tijdens de begrotingsbehandeling is vastgesteld dat binnen de Rijksbegroting op dit moment geen middelen beschikbaar zijn om een dergelijk, landelijk ticket te financieren. Er is toen ook aangegeven dat er een vervolgonderzoek zou plaatsvinden waarbij gekeken zou worden naar beperking van het ticket voor bepaalde doelgroepen. Naar aanleiding daarvan wordt komende periode toegewerkt naar een voorstel om middelen te kunnen ontvangen vanuit het Europese Social Climate Fund (SCF).¹⁹ Hierbij worden de ervaringen met reeds bestaande (regionale) initiatieven voor gratis en/of goedkoop OV voor reizigers met lagere inkomens betrokken. Het NOVB werkt daarom in samenwerking met het Ministerie van IenW een concrete propositie uit, die kan worden meegenomen in de consultatie van de Nederlandse maatregelen die worden ingediend bij de Europese Commissie. Nederland moet voor 1 juli 2025 een voorstel indienen bij de Europese Commissie. Het kabinet zal daarvoor een besluit nemen welke maatregelen vanuit Nederland hiervoor in aanmerking komen. Het ov-ticket is één van de maatregelen die in aanloop naar besluitvorming wordt uitgewerkt. Het Ministerie van SZW informeert de Kamer begin 2025 over het SCF.

Stand van zaken Toegankelijkheid OV

Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV 2022–2032

Zoals op 8 november 2022 is toegezegd, zal de voortgang op het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV nauwlettend worden gevolgd en zal de Kamer daarover periodiek worden geïnformeerd. In de brief van 8 maart 2024²⁰ is de stand van zaken over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor het laatst gedeeld met de Kamer. Inmiddels hebben de decentrale OV-autoriteiten hun uitvoeringsprogramma's opgesteld en zijn de Rijksmiddelen aan de provincies uitgekeerd via het Provinciefonds. In 2025 worden die aan de twee metropoolregio's VRA en MRDH uitbetaald via de Brede Doeluitkering. De Kamer is door het Ministerie van BZK via de aanbidding van de Septembercirculaire 2024 geïnformeerd over de exacte verdeling van de middelen over de provincies.²¹

Regionale uitvoeringsprogramma's

De decentrale ov-autoriteiten stellen tot 2032 elke vier jaar een uitvoeringsprogramma op. Hierin staat hoe zij de afspraken invullen. Ook delen zij hun vooruitgang. Hierbij wordt een overzicht van de meest relevante bevindingen in de ingediende uitvoeringsprogramma's gedeeld.

In alle provincies waar regionale treinen rijden, is werk gemaakt van verwezenlijking van reisassistentie per eind 2025. De decentrale OV-autoriteiten delen in hun plannen verschillende indicatoren waarmee zij prioriteit geven aan de haltes die als eerste toegankelijk worden gemaakt. Op het gebied van het borgen van ervaringsdeskundigheid bestaan er nog merkbare verschillen tussen de decentrale OV-autoriteiten. Waar het goed loopt, zijn er verschillende structurele overlegschemas

¹⁸ Kamerstuk 23 645, nr. 828

¹⁹ Bedoeld om energie- en vervoerarmoede tegen te gaan

²⁰ Kamerstuk 23 645, nr. 819

²¹ Septembercirculaire gemeentefonds 2024, 17 september 2024

genoemd. Bij sommige decentrale OV-autoriteiten is de vertegenwoordiging van ervaringsdeskundigen aan tafels zoals de Reizigers Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (ROCOV) nog niet altijd voldoende geborgd. Op het gebied van de toegankelijkheid van OV-knooppunten centreren de maatregelen zich vooral rondom het in kaart brengen van de opgave, het uitvoeren van acties en het bieden van aanvullende ondersteuning. De vervanging van de laatste treinen met een niet-toegankelijk of geen toilet is voorzien voor december 2028. In nagenoeg alle uitvoeringsprogramma's is er aandacht voor bejegening, onder andere door middel hier rekening mee te houden bij aanbestedingen, regulier overleg van decentrale OV-autoriteiten met vervoerders, oplevering van instructiemateriaal en toetsing in de praktijk via mystery-guests.

Toegankelijkheid op stations

De Kamer is in de vorige verzamelbrief ook geïnformeerd over het gemiddelde aantal liften die langer dan een week in storting waren. Sindsdien is het gemiddelde aantal liften dat in storting is voor een week of langer verder gedaald van 10 liften aan het eind van 2023 naar ongeveer 7 liften in de herfst van 2024. Ook is er sindsdien een motie aangenomen van Kamerlid Grinwis (ChristenUnie) om afspraken te maken met ProRail hierover.²² Om invulling te geven aan deze motie heeft lenW ProRail gevraagd om vanaf 2025 in de halfjaarverantwoording te rapporteren over de werking van liften. De Kamer wordt op deze manier periodiek geïnformeerd.

Open data reizigersstromen OV

Voor de ontwikkeling van OV-beleid is het van belang dat OV-autoriteiten kunnen beschikken over gegevens over reizigersstromen in het OV. Om die gegevens beschikbaar te krijgen, is in het eerste kwartaal van 2018 de Informatiehuishouding OV opgericht. Vervoerders en OV-autoriteiten hebben hiermee een basis gelegd om met elkaar onder voorwaarden gegevens te delen ten behoeve van beleidsontwikkeling. Dit vond tot nu toe plaats via open data²³ of aan de hand van een informatieverzoek aan de Informatiehuishouding OV (vraaggestuurd). Wat nog ontbrak, was aanbodgerichte informatievoorziening voor OV-autoriteiten.

Het belang van beschikbaarheid van data over reizigersstromen wordt onderschreven. Het is belangrijk dat vervoerders data ter beschikking stellen aan OV-autoriteiten. Daartoe heeft de vorige Staatssecretaris van lenW regelgeving aangekondigd.²⁴ In dit kader vindt ook onderzoek plaats naar de wijziging van de Wp2000. Ondertussen zijn er ook nieuwe ontwikkelingen waarbij de Informatiehuishouding OV het aanbod aan data heeft uitgebreid door ook aanbodgerichte gegevenssets beschikbaar te stellen aan OV-autoriteiten. Deze aanbodgerichte gegevenssets zullen nog verder worden ontwikkeld om zoveel mogelijk aan de informatiebehoefte van OV-autoriteiten te voldoen.

Beleidsverkenning taxiwet- en regelgeving²⁵

Nadat de taxiwet- en regelgeving in de Wet Personenvervoer 2000 (Wp2000) is geëvalueerd en de Kamer daarover is geïnformeerd, verkent

²² Kamerstuk 29 984, nr. 1195

²³ <https://translink.nl/open-data/>

²⁴ Verzamelbrief 2 september 2022: «Stand van zaken en vooruitblik ontwikkelingen OV & Taxi». Kamerstuk 23 645, nr. 769

²⁵ Zoals toegezegd in Bijlage bij Kamerstuk 31 521, nr. 137 (2024D09055)

het Ministerie van IenW nu samen met betrokken partijen hoe de kwaliteit van het taxivervoer in Nederland geborgd kan worden in een snel veranderende taximarkt.²⁶ Het evaluatierapport concludeert dat de wet- en regelgeving over het algemeen naar behoren werkt en dat taxivervoer over het algemeen veilig, betrouwbaar, beschikbaar, en betaalbaar is. Ook wordt geconcludeerd dat er verbeteringen mogelijk zijn, onder ander in de handhaving. Samen met betrokken partijen, zoals de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), taxiondernemers en -chauffeurs, gemeenten, ondernemersorganisatie Koninklijk Vervoer Nederland, en platforms, verkent het Ministerie van IenW of het taxibeleid aanpassing behoeft. Het is belangrijk dat eventuele wijzigingen van beleid goed uitvoerbaar en handhaafbaar zijn en dat ze niet leiden tot hogere lasten voor de ondernemers in de sector. Ook is het van belang dat beleidswijzigingen de werving van personeel niet bemoeilijken aangezien in veel delen van de sector wordt gezocht naar nieuwe chauffeurs, onder andere voor het vervoer van ouderen, zieken, en leerlingen.

Voortgang Centrale Database Taxivervoer

Op 8 maart 2024 is de Kamer per brief²⁷ geïnformeerd over de stand van zaken rond de opvolger van de Boordcomputer Taxi (BCT): de Centrale Database Taxivervoer (CDT). Zoals toen is aangegeven, is er bij deze nieuwe systematiek sprake van voortdurende aanlevering van taxivervoergegevens (waaronder persoonsgegevens van de chauffeur) bij een centrale database van ILT. Privacybescherming is daarom een aandachtspunt bij het wetgevingstraject van de aangepaste Bp2000 en de ministeriële regeling CDT. Als onderdeel van deze aanpassing is een toets door Autoriteit Persoonsgegevens (AP) op het besluit uitgevoerd. De hoofdlijnen van het advies van AP zien op het onderkennen van risico's en het beter onderbouwen van de noodzakelijkheid van een aantal gegevens. Onder andere op het verzamelen van de locatie van vertrek en aankomst per rit. Bij subsidiariteit en proportionaliteit wordt volgens AP onvoldoende rekening gehouden met het risico op «function creep»²⁸ en het risico dat de centraal opgeslagen gegevens onverhoopt in verkeerde handen vallen. Daarnaast mist AP in het conceptvoorstel een bewaartermijn voor de gegevens die worden verzameld in de Centrale Databank Taxitoezicht.

ILT en het Ministerie van IenW zijn met deze punten aan de slag gegaan. Eén van de aanpassingen na het advies van AP is dat de aankomstlocatie van een taxirit niet meer zal worden geregistreerd. De startlocatie en afgelegde afstand in kilometers is echter wel nodig, om te kunnen controleren of aan de wettelijke vereisten wordt voldaan. Dit zal in de nota van toelichting behorende bij het besluit beter worden onderbouwd. De zogenaamde «function creep» zal worden erkend en de bestaande beheersmaatregelen zullen worden omschreven. Daarnaast zullen de bewaartermijnen een duidelijkere plek krijgen in het besluit. Na deze aanpassingen zal de voorgestelde wetgeving worden aangeboden voor advisering aan Raad van State. De streefdatum voor inwerkingtreding van de CDT is 1 juli 2025.

Periodieke Rapportage Art. 16 Openbaar Vervoer en Spoor

In de procedurevergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van 23 oktober 2024 is gesproken over de opzet van de

²⁶ Kamerstuk 31 521, nr. 137

²⁷ Bijlage bij Kamerstuk 23 645, nr. 819; 2024D09017

²⁸ Er is sprake van «function creep» als gegevens ergens anders voor gebruikt worden dan ze oorspronkelijk zijn bedoeld

Periodieke rapportage artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor. De commissie heeft tijdens dit overleg verzocht om in de opzet van de periodieke rapportage rekening te houden met een tweetal aandachtspunten; de commissie ondersteunt het uitvoeren van additioneel evaluatieonderzoek naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van de BVOV en TVOV. Daarnaast acht de commissie blijvende aandacht voor adequate doelformulering, betekenisvolle indicatoren en een goede evaluatieprogrammering zinvol. Het Ministerie van IenW zal deze aandachtspunten meenemen in het vervolg van de Periodieke Evaluatie van Art. 16 Openbaar Vervoer en Spoor

Programma Toekomstige Marktordening Spoor

In het Regeerprogramma heeft het kabinet zijn streven aangekondigd om in 2026 een principebesluit te nemen over de marktordening op het spoor na 2033, als de concessie voor het hoofdrailnet afloopt. In het Programma Toekomstige Marktordening Spoor is gestart met het identificeren van mogelijke studievarianten van marktordening. Per variant zal met experts van ProRail en de sector onderzoek worden gedaan naar wat de effecten zijn van die variant voor onder andere de reizigers, de infrastructuur, sturing en coördinatie, en technische en juridische maakbaarheid. De decentrale overheden worden, als opdrachtgevers van decentrale treinconcessies, hier nauw bij betrokken. Ook is er regelmatig overleg met de stakeholders en worden ervaringen uit andere Europese landen hierbij betrokken. De Kamer wordt in het voorjaar van 2025 verder geïnformeerd over de gekozen studievarianten en het vervolgproces.

Sturing op open toegang in het personenvervoer

Eind 2023 heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de Kamer een onderzoeksrapport toegestuurd over de verschillen in regulering tussen open toegang- en concessievervoer. In navolging van dit rapport, en mede om uitvoering te geven aan de moties van de leden Minhas²⁹ en De Hoop³⁰, heeft IenW de afgelopen periode overlegd met de sector over mogelijke aanvullende instrumenten om bij (meer) open toegang effectief te kunnen blijven sturen op de borging van publieke belangen. Naar verwachting wordt de Kamer in het voorjaar van 2025 geïnformeerd over de beleidsinstrumenten die nader worden uitgewerkt.

Aanmerken Waddenveren als openbaar vervoer

In de aangenomen motie van de Kamerleden Tjeerd de Groot, Vedder en De Hoop³¹ verzoeken zij de regering om te onderzoeken wat er nodig is om de Friese Waddenveren aan te merken als openbaar vervoer. De toenmalige Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft daarop toegezegd alle voor- en nadelen van het aanmerken van de Waddenveren als openbaar vervoer in kaart te zullen brengen. Onderzoeksbureau APPM is gevraagd om dit onderzoek uit te voeren. Het eindrapport is op 17 januari 2025 opgeleverd. In de bijlage is het rapport opgenomen. In het eerstvolgende reguliere Bestuurlijk Overleg Wadden zullen de uitkomsten van het rapport worden besproken met de betrokken bestuurders. De Kamer wordt over de uitkomsten van dit overleg geïnformeerd.

²⁹ Kamerstuk 29 984, nr. 1022

³⁰ Kamerstuk 29 984, nr. 1141

³¹ Kamerstuk 29 684, nr. 264

Wisselverwarmingen

In het Tweeminutendebat Spoorveiligheid en ERTMS op 19 december 2024 is aan het lid Van Dijk (NSC) toegezegd³² om in januari nadere informatie te geven over de maatregelen die ProRail gaat nemen op het gebied van wisselverwarming.

Het verminderd inzetten van wisselverwarming is onderdeel van het basiskwaliteitsniveau spoor dat samen met ProRail is uitgewerkt³³. Het basiskwaliteitsniveau is een stabiel, langjarig en robuust instandhoudingsniveau van de Nederlandse spoorinfrastructuur vanaf 2026, dat haalbaar en maakbaar is en waarbij een constructief veilig en betrouwbaar spoornetwerk onverminderd wordt geborgd. Het uitgangspunt voor de maatregel bij wisselverwarming is het kunnen voortzetten van de huidige situatie waarbij de reguliere dienstregeling ook onder winterse omstandigheden gereden kan worden en waarin bij vooraf bepaalde criteria (met betrekking tot weersomstandigheden) een Landelijk Uitgedunde Dienstregeling (LUD) wordt gereden. De maatregel betekent dat de wisselverwarming niet meer vervangen wordt op plekken waar wissels in de reguliere dienstregeling of de LUD niet of erg weinig gebruikt worden.

In het Nederlandse spoor liggen ongeveer 4.500 wissels met wisselverwarming. Deze wisselverwarming gaat aan als de weersvoorspellingen een kans aangeven van meer dan 10 procent op winters weer (sneeuwval of ijzel). ProRail heeft geanalyseerd dat het mogelijk moet zijn om vanaf winterseizoen 2025/2026 ongeveer de helft van de wisselverwarmingsinstallaties in Nederland uit te schakelen en op termijn te verwijderen.

Op dit moment is het reeds de praktijk dat wissels die slechts incidenteel gebruikt worden, bijvoorbeeld in de bijsturing, bij winters weer door de verkeersleiding in een groot aantal gevallen vastgelegd worden in één stand, waardoor ze niet kunnen storen. Bij die wissels is verwarming eigenlijk niet nodig. Daarnaast hebben de milder wordende Nederlandse winters de noodzaak voor uitgebreide wisselverwarming verminderd. De afgelopen decennia is het aantal sneeuwuren met harde wind gehalveerd. Ook ziet ProRail dat wisselverwarming niet overal effectief is. Bij extreme winters zijn het volgens ProRail vaak andere factoren in de infrastructuur die voor verstoringen zorgen. De toegevoegde waarde van uitgebreide wisselverwarming weegt daarom in veel gevallen niet langer op tegen de instandhoudingskosten (zowel gasverbruik als onderhouds- en vervangingskosten).

Wisselverwarming zal dus alleen toegepast blijven worden waar dit net als nu nodig is om bij winters weer een normale of uitgedunde dienstregeling te kunnen rijden. Dat betekent dat de bestaande installaties op de hoofdbaan behouden blijven. Op emplacementen blijven de belangrijkste routes naar opstelsporen voorzien. Er is een risico dat in sommige omstandigheden toch niet alle treinen tijdig hun opstelplek kunnen bereiken of verlaten. Dat risico wordt (grotendeels) gemitigeerd door storingsploegen van aannemers gericht in te zetten op de wisselverwarming die nodig is voor de reguliere dienstregeling en/of de LUD.

ProRail verwacht daarnaast dat de prestaties van de wisselverwarming die blijft liggen zal verbeteren, omdat gasgestookte verwarmingen vervangen worden door elektrische verwarmingen die betrouwbaarder zijn. Bij extreme winterse omstandigheden verwacht ProRail per saldo geen verbetering of verslechtering van de prestaties.

³² Toezeggingnummer nog onbekend.

³³ Kamerstukken 29 984, nrs. 1202 en 1184.

Burgerinitiatief Publiek, toegankelijk en gratis OV

Op 1 oktober 2024 is het burgerinitiatief «publiek, toegankelijk en gratis OV» aangeboden aan de commissie voor de Verzoekschriften en de Burgerinitiatieven. Meer dan 46.000 mensen hebben dit initiatief gesteund. Het kabinet heeft kennisgenomen van het burgerinitiatief en ik vind het mooi om te zien dat er zoveel betrokkenheid is bij het OV en dat er wordt meegedacht hoe het nog beter kan. Zoals door de Kamer is verzocht, stuurt het kabinet voor het te plannen plenair debat over het burgerinitiatief een aparte brief met een reactie op het initiatief.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
Ch.A. Jansen