

Vergaderjaar 2012–2013

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 545

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 juli 2013

In mijn brief van 26 februari 2013 (Kamerstuk 23 645, nr. 524) en in het Algemeen Overleg Openbaar Vervoer van 28 februari 2013 (Kamerstuk 23 645, nr. 539) heb ik mijn plannen ontvouwd voor meer centrale sturing op het OV Chipkaartdomein. Hiermee beoog ik dat over landelijke kwesties die om een oplossing vragen, ook op landelijk bestuursniveau beslissingen genomen kunnen worden indien concessiepartijen gezamenlijk hierin niet slagen.

Ik heb mijn aanpak getypeerd als «geconditioneerde zelfregulering»: enerzijds privaatrechtelijke samenwerking bevorderen tussen bestaande concessiepartijen onderling, anderzijds publiekrechtelijke interventies mogelijk maken voor zoveel nodig en proportioneel, als de uitkomsten van zelfregulering niet stroken met nationale publieke belangen. Mijn leidraad hierbij is het belang van de concessiegrens overschrijdende reiziger die snel, betrouwbaar, veilig en met gemak en comfort van deur tot deur wil reizen.

Een belangrijke stap in de zelfregulering is de start van het Nationaal Openbaar Vervoerberaad (NOVB). In deze besluitvormingsstructuur werk ik samen met concessiepartijen aan oplossingen voor concessieoverstijgende vraagstukken.

Met de start van het NOVB als besluitvormingsstructuur heeft de heer Meijdam in zijn brief van 30 mei 2013 (zie bijlage) geconstateerd dat zijn taak als kwartiermaker volbracht is¹. Hij concludeert daarbij dat er bij concessiepartijen geen bereidheid en draagvlak is om vooraf te komen tot een procesconvenant over bindende samenwerking zoals bedoeld in de intentieverklaring die partijen in december 2012 hebben ondertekend. Ik stel vast dat partijen wel degelijk in staat en bereid zijn tot besluiten te komen en deze zo nodig achteraf bindend vast te leggen. Hiermee wordt

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

naar mijn mening juist op een slagvaardige wijze invulling gegeven aan de beoogde zelfregulering.

Met het oog hierop hebben partijen inmiddels besloten het overleg verder te structureren in een ambtelijk en bestuurlijk overleg, afstemming te zoeken met het reeds bestaande Regionale Openbaar Vervoerbestuur en spelregels te hanteren die onder meer betrekking hebben op werkwijze en het maken en vastleggen van afspraken.

De adviesrol van de consumentenorganisaties wordt ook nader vorm gegeven.

De besluitvormingsstructuur wordt na de zomer verder versterkt door de benoeming van een onafhankelijke voorzitter voor het NOVB-overleg. In de 8^e voortgangsbrief OV Chipkaart die ik u na het zomerreces maar tijdig voor het Algemeen Overleg van 1 oktober 2013 zal toesturen, zal ik u hierover nader informeren.

In mijn brief van 26 februari 2013 heb ik aangegeven dat ik de Wet Personenvervoer 2000 wil aanpassen om het Rijk voldoende wettelijke bevoegdheden te geven om nationale publieke belangen te borgen, indien zelfregulering hierin tekort schiet. In dit verband heb ik toegezegd voor de zomer een Hoofdlijnennotitie Wetgeving OV Chipkaart aan de Tweede Kamer te zullen sturen waarmee het wetgevingsproces wordt gestart. Deze hoofdlijnennotitie doe ik u hierbij toekomen².

In de hoofdlijnennotitie wordt beschreven hoe de wetgeving in het OV Chipkaartdomein in samenhang met de hiervoor beschreven zelfregulering zal worden ingericht en wat op hoofdlijnen de inhoud van het wetsvoorstel zal zijn dat ik formeel in procedure wil brengen. Het wetgevingsproces gaat in twee stappen:

- eerst moeten grondslagen en bevoegdheden worden vastgelegd in de Wet Personenvervoer 2000 (formele wet);
- daarna kan de inhoudelijke uitwerking plaatsvinden in het Besluit personenvervoer 2000 (algemene maatregel van bestuur) en ministeriële regelingen.

De hoofdlijnennotitie heeft betrekking op de eerste stap. De grondslagen voor wetgeving betreffen voornamelijk het kunnen stellen van regels voor concessieoverstijgende onderwerpen, de toegang tot en de kwaliteit van de TLS-functies en de toegang van nieuwe betaaldiensten in het openbaar vervoer.

Zelfregulering enerzijds en wetgeving anderzijds moeten in onderlinge samenhang worden uitgewerkt en zullen elkaar aanvullen en beïnvloeden. In dit verband noem ik de herpositionering van TLS waarover ik uw Kamer in mijn brief van 25 april 2013 (Kamerstuk 23 645 nr. 541) heb geïnformeerd. Ook het onderzoek naar de mogelijkheid en de wenselijkheid om – tegen de achtergrond van de discussie over de verschillen in tarieven op het spoor – regels te stellen met betrekking tot (transparante) tarieven en producten, loopt nog. Ook hiervoor geldt dat er over de grenzen van concessiegebieden heen, behoefte is aan meer samenhang en duidelijkheid voor de reiziger.

De resultaten uit deze beleidstrajecten waarvan ik de afronding in het najaar van 2013 verwacht, zal ik verwerken in het wetsontwerp dat ik eind 2013 formeel in procedure zal brengen. Ik kan de toezegging doen uw

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Kamer daarover te zijner tijd nader te informeren. In de 8^e voortgangsbrief OV Chipkaart die ik hierboven heb aangekondigd, zal ik de laatste stand van zaken vermelden.

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