

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

### 758

Vragen van het lid **Boulakjar** (D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Oostenrijk lanceert «Klimaticket»: voor 3 euro per dag onbeperkt met het ov door het land»* (ingezonden 5 oktober 2021).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Weyenberg** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 16 november 2021).

#### Vraag 1

Bent u bekend met het bericht dat Oostenrijk een «Klimaticket» heeft gelanceerd waarmee reizigers voor € 3 per dag onbeperkt door het land kunnen reizen?<sup>1</sup> Zo ja, wat vindt u hiervan?

#### Antwoord 1

Ja. Een interessant besluit, en ik ben ook benieuwd wat dit in de praktijk gaat betekenen voor het OV gebruik in Oostenrijk.

#### Vraag 2

Welke afwegingen hebben meegespeeld bij het invoeren van dit «Klimaticket»?

#### Antwoord 2

Volgens de berichtgeving is het «Klimaticket» een bouwsteen die bij moet dragen om de Oostenrijkse klimaatdoelen te realiseren. De redenering is dat het openbaar vervoer (OV) het klimaatvriendelijke alternatief voor gemotoriseerd privévervoer in Oostenrijk is. Hoe meer mensen meedoen, hoe beter het is voor het klimaat. Daarom wordt het «Klimaticket» goedkoop aangeboden. Deze OV-jaarkaart is vooral bedoeld om forensen makkelijker te laten overstappen van de auto op het OV.

#### Vraag 3

Wordt in Nederland ook gesproken over een soortgelijk systeem om het openbaar vervoer (ov) te stimuleren? Zo ja, welke afwegingen worden meegenomen? Zo nee, is dat in het verleden gebeurd en welke afwegingen zijn meegenomen?

<sup>1</sup> de Volkskrant, 1 oktober 2021; [https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/oostenrijk-lanceert-klimaticket-voor-3-euro-per-dag-onbeperkt-met-het-ov-door-het-land~b40a5f32/?utm\\_campaign=shared\\_earned&utm\\_medium=social&utm\\_source=whatsapp](https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/oostenrijk-lanceert-klimaticket-voor-3-euro-per-dag-onbeperkt-met-het-ov-door-het-land~b40a5f32/?utm_campaign=shared_earned&utm_medium=social&utm_source=whatsapp)

### Antwoord 3

Onder een andere naam kennen we in Nederland ook een initiatief waarmee onbeperkt gedurende een periode van de week gereisd kan worden: de OV-studentenkaart. Iets dergelijks is natuurlijk voor een breder publiek te maken, maar dat is niet gratis. Als we het initiatief overnemen zoals in Oostenrijk is vormgegeven, dan moet er in de Nederlandse situatie naar schatting zo'n 4.000 euro per persoon door de belastingbetaler worden bijgelegd.

Uw Kamer is op verschillende momenten geïnformeerd over de mogelijkheden om OV gratis of goedkoper aan te bieden voor verschillende doelgroepen<sup>2</sup>. De relatie met het behalen van klimaatdoelen is naar mijn weten niet eerder specifiek gelegd. Uit eerdere experimenten bleek geen aantoonbaar effect op de filedruk. Mensen die reeds gebruik maken van het OV gaan meer gebruik maken van het OV.

In het Nationaal OV Beraad (NOVB) werken overheden en vervoerders, met advies van de consumentenorganisaties, samen aan concessiegrensoverschrijdende onderwerpen. In het NOVB is in het verleden gesproken over goedkoop of gratis OV voor bepaalde doelgroepen, maar dit heeft niet tot landelijke afspraken geleid. Op concessieniveau bestaan er verschillende goedkope of gratis OV-kaartjes voor doelgroepen. Dit is mogelijk vanwege de decentrale tariefvrijheid. Om welke groepen het gaat is afhankelijk van de motieven bij de betreffende overheden om het OV aantrekkelijker of beschikbaar te maken voor bijvoorbeeld kinderen, mensen in de bijstand of ouderen.

Daarnaast zijn er recent zowel regionaal als nationaal (OV=OK) marketing campagnes uitgevoerd om reizigers (terug) te winnen voor het OV. Naast deze campagnes zijn er ook nieuwe abonnementen ontwikkeld die aansluiten op de nieuwe werkelijkheid. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om parttime abonnementen, meerrittenkaarten tegen gereduceerd tarief, abonnementen met korting, leeftijdskortingen, samenreizen en P&R actietarieven.

### Vraag 4

Wat zijn de gemiddelde tarieven van een jaar onbeperkt reizen met het OV in landen om ons heen (Duitsland, België, Frankrijk, Denemarken, Verenigd Koninkrijk en Luxemburg)?

### Antwoord 4

Een jaar onbeperkt met al het OV reizen tegen een vooraf afgesproken prijs is in de betreffende landen in de meeste gevallen niet mogelijk. Daarom is in onderstaande globale inventarisatie ook gekeken naar regio's en (regionale) initiatieven voor doelgroepen.

Op het 1e klas treinvervoer na is in Luxemburg al het OV gratis voor iedereen.

In België kost een afgekocht reisrecht voor de trein (NMBS) voor 26–65-jarigen € 3.286 (2<sup>e</sup> klas) of € 5.061 (1<sup>e</sup> klas). Voor jongeren en senioren bestaan aparte tarieven. Indien men een afgekocht reisrecht voor de trein wil combineren met afgekochte reisrechten van De Lijn, MIVB en de TEC dan kost dat respectievelijk € 299, € 499 en € 323 extra. Dus in totaal circa € 4.407 euro per jaar (2<sup>e</sup> klas).

Denemarken kent alleen een landelijk afgekocht reisrecht voor ouderen. Voor circa € 7.700 per jaar is reizen door een groot deel van Denemarken mogelijk (van het noordelijkste puntje van Jutland naar Kopenhagen), maar dus niet door het hele land. Overigens heeft Denemarken wel tijdens COVID een 8-daags ticket voor vrij reizen in het land geïntroduceerd om binnenlands toerisme te stimuleren. Dit ticket kostte € 40, maar was tijdelijk te gebruiken (tijdens de schoolvakantie).

Duitsland kent geen landelijk afgekocht reisrecht voor al het OV. Wel biedt de Deutsche Bahn de zogeheten Bahncard 100 aan, die je een jaar lang onbeperkt toegang geeft tot alle treinen van alle vervoerders in Duitsland. Kosten hiervoor zijn respectievelijk € 6.812,- per jaar voor 1<sup>e</sup> klas en € 4.027,- per jaar voor 2<sup>e</sup> klas. Er zijn ook deelstaten waar voor het regionale

<sup>2</sup> O.a. Kamerstukken II, vergaderjaar 2007–2008, 30 368, nr. 9; Kamerstukken II, vergaderjaar 2018–2019, 35 000 XV, nr. 11, antwoorden 62–64 en meer recentelijk Kamerstukken II, vergaderjaar 2019–2020, 23 645, nr. 713.

OV afgekochte reisrechten gekocht kunnen worden. In de aan Nederland grenzende deelstaat Noordrijn-Westfalen kost een jaar onbeperkt reizen met alle OV modaliteiten (inclusief alle regiobanen) € 2.920 (2e klas) of € 4.125 (1e klas) per jaar.

Ook in het Verenigd Koninkrijk (VK) is er geen landelijk afgekocht reisrecht. Er worden door regionale aanbieders wel verschillende soorten abonnementen aangeboden, maar dan gaat het om deeltrajecten of specifieke routes. Daarnaast is het soms wel en soms niet mogelijk dat reizen met de bus al is opgenomen of kan worden bijgevoegd. Er bestaat wel een mogelijkheid om een 14-dagen pas aan te schaffen waarmee je onbeperkt met de meeste, maar niet alle, treinen door het hele VK kan reizen. Op jaarbasis kost het reizen met deze zogenaamde «All Line Rover» £ 21.268,- (2<sup>e</sup> klas) of £ 32.500,- (1<sup>e</sup> klas).

Ten slotte Frankrijk, ook hier bestaat geen landelijk afgekocht reisrecht, maar wel binnen bepaalde regio's zoals Ile-de-France. In Ile-de-France kost een jaarkaart Navigo waarmee je onbeperkt met het OV kan reizen binnen de hele regio € 827,20. Scholieren tot 11 jaar betalen hiervoor € 24 per jaar en scholieren vanaf 11 jaar en studenten € 350,- per jaar. De Franse spoorwegen bieden wel jaarabonnementen aan maar die zijn alleen geldig op een bepaald treintraject en voor een beperkt aantal reserveringen. Zo kost een jaarabonnement met 450 reserveringen tussen bijvoorbeeld Parijs en Lyon € 6.864. Er bestaat ook een versie voor de combinatie thuiswerken/kantoor van maandag t/m donderdag en 250 reserveringen voor € 4.116.

Vraag 5 en 6

Welke voordelen zou het met zich meebrengen als in Nederland een soortgelijk systeem in werking zou zijn? Zou dit een goede manier zijn om bij te dragen aan de klimaatdoelstellingen en het bestrijden van vervoersarmoede?

Wordt verwacht dat met een soortgelijk systeem in Nederland de hoeveelheid mensen die met het ov reizen significant zal stijgen?

Antwoord 5 en 6

Zoals ik tijdens de begrotingsbehandeling van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op 4 november jl. heb aangegeven, in reactie op de motie van de leden Boulakjar en De Hoop, zal ik een analyse laten maken van welke (prijs)instrumenten ingezet kunnen worden om de mobiliteitsshift verder uit te breiden. Het KIM heeft mij laten weten dat de analyse in de tweede helft van 2022 gereed is en zal dan ook aangeboden worden aan uw Kamer.

Vraag 7

Is het mogelijk in Nederland om een jaarabonnement af te sluiten die over de ov-vervoersbedrijven heen gaat? Zo nee, waarom kan dit in Oostenrijk wel en in Nederland niet?

Antwoord 7

Voor zakelijke reizigers is het mogelijk om in Nederland een OV Vrij abonnement af te sluiten dat over de vervoerbedrijven heen gaat, voor zowel trein als BTM (Bus, Tram, Metro). Voor consumenten is het sinds 1 maart 2021 niet meer mogelijk om een OV Vrij-abonnement af te sluiten. Dit omdat de vervoerders hebben besloten dit product, dat een beperkt aantal klanten kende, niet meer aan te bieden. Met een Altijd Vrij abonnement van NS kunnen consumenten wel vrij gebruik maken van alle treinvervoerders binnen Nederland. Om daarnaast ook landelijk gebruik te kunnen maken van bus, tram en metro, kunnen consumenten een netabonnement BTM aanschaffen.

Vraag 8 en 9

Wat vindt u van het feit dat op dit moment in Nederland jongeren van 11 totdat ze eventueel gaan studeren, de volledige prijs betalen in het ov? Zou een familieticket, zoals onderdeel is van het Oostenrijkse «Klimaticket», in Nederland een goed middel zijn om gebruik van het ov voor scholieren en gezinnen aantrekkelijker te maken? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 8 en 9

Of een abonnement interessant voor iemand is, blijft afhankelijk van hoeveel gebruik deze persoon van het OV maakt of wil gaan maken. Bij frequent gebruik van het OV is het vaak voordelig om voor een vast bedrag per maand of jaar dan wel met korting te reizen. Hiervoor bestaan verschillende mogelijkheden voor verschillende doelgroepen, zoals jongeren en groepen. Kinderen tot en met drie jaar reizen gratis in het OV. NS biedt daarnaast het railrunner kaartje aan voor kinderen in de leeftijd 4 t/m 11 waarmee jongeren voor 2,50 euro met een volwassen begeleider kunnen reizen. Indien kinderen in deze leeftijdsklasse een persoonlijke OV chipkaart hebben dan kunnen ze met het gratis Kids Vrij abonnement onbeperkt en kosteloos met de trein reizen. Kids Vrij is ook te gebruiken in de bus, tram en metro in heel Nederland. Kinderen van 4 tot en met 11 jaar krijgen dan automatisch 34% korting.

Jongeren vanaf 12 jaar kunnen gebruik maken van de NS Jongeren dagkaart á 7,50 euro waarmee ze een dag onbeperkt gebruik kunnen maken van de trein tijdens daluren. En met bijvoorbeeld de abonnementen Altijd Vrij of Netabonnement particulier kunnen ze goedkoper reizen met bus, tram en metro.

Ook is er de samenreiskorting voor abonneerders waarmee tot drie medereizigers 40% korting op hun ritprijs in de daluren krijgen. Daarnaast is er het groepsticket beschikbaar; hiermee reizen voor een vaste prijs vier tot zeven personen voor 8 euro per persoon in de daluren. Dit ticket wordt ook op korte termijn beschikbaar gemaakt vanaf twee personen.

Reis je niet of zelden met het OV en ben je van plan dat te blijven doen, dan is op saldotarief reizen het voordeligst. Om inzicht te krijgen wat voor de (potentiele) reiziger het voordeligst uitpakt heeft bijvoorbeeld 9292 de OV Prijswijzer<sup>3</sup> geïntroduceerd.

#### Vraag 10

Bent u bereid, gegeven de succesvolle implementatie van het «Klimaticket» in Wenen voordat deze in Oostenrijk landelijk werd ingevoerd, om te onderzoeken of een pilot van dit systeem in een (middel)grote stad mogelijk is en wat dit zou kosten?

#### Antwoord 10

Zoals ik ook heb aangegeven in mijn antwoord op vraag 5 en 6, zal ik laten analyseren welke effecten de inzet van prijsinstrumenten heeft op het gebruik van het OV.

---

<sup>3</sup> <https://www.9292.nl/prijzen-en-abonnementen/ov-prijswijzer>