

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

3248

Vragen van de leden **Kuiken** (PvdA) en **De Hoop** (PvdA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *de prijsverhogingen in het openbaar vervoer* (ingezonden 15 juni 2023).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 17 juli 2023).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel «Reizigers de pineut: regionaal vervoer dreigt 11 procent duurder te worden»¹ en het bericht «Stads- en streekvervoer: tariefverhoging van 11,3% niet nodig als Rijk bijspringt»?²

Antwoord 1

Ja, ik heb kennisgenomen van de berichten.

Vraag 2

Bent u het met ons eens dat betaalbaar openbaar vervoer, zeker in de regio, van groot belang is voor de bereikbaarheid van dorpen en steden voor grote groepen Nederlanders?

Antwoord 2

Ik ben het met u eens dat betaalbaar openbaar vervoer van belang is voor de bereikbaarheid van Nederland. Ik verwacht dan ook dat ook de verantwoorde lokale decentrale overheden en hun vervoerders zich maximaal inzetten voor betaalbaar en voldoende stads- en streekvervoer.

Vraag 3

Vindt u dat door de prijsverhoging de toegankelijkheid van het openbaar vervoer verder onder druk komt te staan?

Antwoord 3

Ik herken dat prijsstijgingen in het OV voor sommige reizigers mogelijk zorgen voor een toenemende financiële druk. Daarbij kunnen hogere tarieven een drempel vormen voor OV-gebruik. Ik heb echter geen rol of instrumenten

¹ RTL Nieuws, 13 juni 2023, Reizigers de pineut: regionaal vervoer dreigt 11 procent duurder te worden | RTL Nieuws.

² IPO.nl, 14 juni 2023, Stads- en streekvervoer: tariefverhoging van 11,3% niet nodig als Rijk bijspringt (ipo.nl).

bij het vaststellen van tarieven in het regionaal openbaar vervoer, deze ligt bij de decentrale overheden. Om de toegankelijkheid van het OV te waarborgen bied ik dit jaar met het transitievangnet de sector 150 miljoen om te zorgen voor voldoende OV-aanbod. Ten aanzien van de verwachte prijsontwikkelingen is het van belang te benoemen dat de OV-sector deze inkomsten hard nodig heeft om de reizigers goed te kunnen bedienen en voldoende OV te bieden.

Vraag 4

Bent u met het ons eens dat de prijsverhoging in combinatie met het schrappen van steeds meer openbaar vervoerverbindingen³ leidt tot een spiraal van verschromelende openbaar vervoersverbindingen?

Antwoord 4

Ik spreek met de sector met enige regelmaat over betaalbaar en voldoende OV en mogelijkheden om de aantrekkelijkheid te kunnen vergroten. Ik heb uw Kamer op 21 april jl. hierover geïnformeerd⁴.

Decentrale overheden en hun vervoerders spannen zich in om te zorgen voor de beschikbaarheid van voldoende en betrouwbaar regionaal openbaar vervoer. Daarbij hebben ze ook in 2023 nog te maken met reizigersaantallen die gemiddeld lager zijn dan in 2019 met ander reisgedrag (over de dag en over de week). Om de sector de gelegenheid te geven om zich tijdig aan te passen en te zorgen dat er voldoende openbaar vervoer is, is er in NOVB-verband een afspraak gemaakt voor een gezamenlijk transitievangnet. Ik heb daartoe 150 miljoen euro toegezegd.

Voor de periode na 2023 herken ik de zorgen ten aanzien van het voorzieningenniveau. In dat kader werk ik momenteel aan de invulling van de motie Slootweg en Kuiken⁵. Ik zie ook dat decentrale overheden de manier waarop ze voor vervoer zorgen innoveren, bijvoorbeeld door te zoeken naar integratie van openbaar- en doelgroepenvervoer. Regionaal maatwerk is nodig omdat de situatie in de verschillende OV-concessiegebieden verschilt. Wat betreft de bereikbaarheid zijn met name in dunbevolkte gebieden innovatieve oplossingen nodig als alternatief voor de klassieke lijnbus. Ik vind het belangrijk dat dit soort innovaties plaatsvinden om de benodigde bereikbaarheid van mensen te waarborgen. Mijn beeld is dat dat op veel plekken ook gebeurt. De mobiliteitscentrale van Zeeland en TwentsFlex zijn goede en betaalbare voorbeelden. Het is aan de regio – provincies en gemeenten samen – om dergelijk maatwerk te organiseren. Ik denk daarbij mee in het wegnemen van eventuele belemmeringen in de regelgeving. Ik hecht er waarde aan te benoemen dat vervoerders ook essentiële puzzelstukken in handen hebben, onder andere door het aantrekken van voldoende personeel om te komen tot volwaardige dienstregelingen.

Vraag 5

Wat doet u om deze neerwaartse spiraal te keren?

Antwoord 5

Om het voorzieningenniveau in 2023 op peil te houden, kan de sector gebruik maken van een gezamenlijk transitievangnet. Het Rijk draagt daar € 150 miljoen aan bij. Voor de periode na 2023 ben ik in gesprek met alle betrokkenen. In het kabinet en met verantwoordelijke partijen (decentrale overheden en regionale vervoerders) werk ik aan de invulling van de motie Slootweg en Kuiken⁶.

³ NOS, 11 december 2022, Buslijnen weg in nieuwe dienstregeling: «Wij zijn niet rendabel genoeg» (nos.nl).

⁴ Kamerbrief «Gesprekken met OV-sector n.a.v. NOVB-conferentie», 21 april 2023, kenmerk: 2023D17478.

⁵ Kamerbrief «Reactie op de motie van de leden Slootweg en Kuiken over concrete maatregelen om de bereikbaarheid van de regio te behouden en te verbeteren», 13 juni 2023, kenmerk: 2023D25677.

⁶ Kamerbrief «Reactie op de motie van de leden Slootweg en Kuiken over concrete maatregelen om de bereikbaarheid van de regio te behouden en te verbeteren», 13 juni 2023, kenmerk: 2023D25677.

Vraag 6

Hoe staat u tegenover experimenten om het openbaar vervoer (OV) juist goedkoper te maken voor bepaalde groepen, om zo het gebruik van het OV te stimuleren en de neerwaartse spiraal van verdwijnende verbindingen te doorbreken?

Antwoord 6

Experimenteren met gratis of goedkoop OV voor doelgroepen is mogelijk. Ik ken bijvoorbeeld de initiatieven van gemeenten die OV gratis of goedkoop ter beschikking stellen aan minima. Dat doen zij vanuit hun verantwoordelijkheid voor het minimabeleid en daarbij maken zij hun eigen, lokale afwegingen. In veel gemeenten is hier al ruime ervaring mee en de lessen daaruit zijn in het verleden al regelmatig onderzocht. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid⁷ heeft daarover vorig jaar gerapporteerd. Ik volg deze voorbeelden met belangstelling.

Vraag 7

Bent u voornemens om de prijsverhoging te voorkomen in het kader van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer, met de uitspraak van de Tweede Kamer van afgelopen week⁸ in het achterhoofd?

Antwoord 7

Ik heb geen rol of instrumenten bij het vaststellen van tarieven in het regionaal openbaar vervoer en kan deze dus ook niet voorkomen. De indexatie van vervoersbewijzen voor het stads- en streekvervoer komen jaarlijks tot stand dankzij een vaste meetmethodiek en weging van de loon-, energie- en inflatieontwikkeling. Deze meting wordt uitgevoerd door de verantwoordelijke decentrale overheden. Zoals ook aangegeven in het antwoord op de vragen 4 en 5 werk ik in het kabinet en met verantwoordelijke partijen (decentrale overheden en regionale vervoerders) aan de invulling van de motie Slootweg en Kuiken om met name de regionale bereikbaarheid per openbaar vervoer te verbeteren.⁹ Ik spreek daarbij bijvoorbeeld ook over betaalbaar OV en op die manier de bereikbaarheid voor mensen te vergroten.

Vraag 8

Welke maatregelen zijn er mogelijk om het OV in stand te houden zonder de tarieven te hoeven verhogen?

Antwoord 8

Samen met de sector wordt gekeken naar de aantrekkelijkheid van ons OV en wordt ingezet op het winnen van extra reizigers. Daarbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan nieuwe (goedkope) proposities voor reizigers en mogelijkheden voor tariefdifferentiatie. Regionale voorbeelden van tariefacties zijn gratis of goedkoop OV voor doelgroepen (kinderen, WMO, ouderen, etc.). Door middel van tariefdifferentiatie kunnen reizigers ook bewogen worden naar rustigere reismomenten, waardoor de vervoerder de personeel- en materieelinzet niet hoeft de baseren op de hoge pieken zodat zij kosten kan besparen. Tegelijkertijd moeten we ook realistisch blijven en erkennen dat er een algehele kostenstijging heeft plaatsgevonden. Die geldt dan logischerwijs ook voor het OV. Vervoerders worden immers ook geconfronteerd met hogere kosten voor bijvoorbeeld energie of personeelskosten die gecompenseerd moeten worden in de inkomsten van deze bedrijven om financieel gezond te blijven en de dienstverlening te kunnen borgen. In het hypothetische geval dat zij deze kostenstijging in het geheel niet zouden mogen doorberekenen in de tarieven, zouden zij óf het OV-aanbod verder moeten afschalen óf de decentrale opdrachtgevers zouden hun subsidies moeten verhogen.

⁷ Effecten tariefverlagingen in het ov | Publicatie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (kimnet.nl).

⁸ Kamerstuk 36 350, nr. 17.

⁹ Kamerbrief «Reactie op de motie van de leden Slootweg en Kuiken over concrete maatregelen om de bereikbaarheid van de regio te behouden en te verbeteren», 13 juni 2023, kenmerk: 2023D25677.

Vraag 9

Wordt er door u gekeken naar hoe men dit in andere landen voor elkaar krijgt?

Antwoord 9

Ik neem regelmatig kennis van OV-ontwikkelingen in het buitenland, zo ook over speciale (goedkope) proposities voor reizigers. Ik neem deze ter inspiratie mee in de gesprekken die ik heb met vervoerders en decentrale overheden. Naast de speciale (goedkope) proposities zie je over de grens ook prijsstijgingen op reguliere vervoersbewijzen als gevolg van de inflatie en algehele prijsstijgingen.