

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

### 639

Vragen van het lid **Dijk** (SP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het nieuws dat Friesland kampt met vervoersarmoede door verschaald openbaar vervoer* (ingezonden 9 november 2023).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 18 december 2023). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2023–2024, nr. 521.

#### Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Geen bus? Dan ook geen gelijke kansen»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja, ik ben bekend met dit artikel.

#### Vraag 2

Wat doet u om vervoersarmoede als gevolg van uitgekleeft openbaar vervoer te bestrijden?

#### Antwoord 2

Vervoersarmoede wordt vaak niet alleen veroorzaakt door minder openbaar vervoer, maar door een samenspel van diverse factoren zoals persoonlijke factoren. Denk onder andere aan inkomen, wel/niet kunnen fietsen of autorijden, het hebben van een baan en gezondheid. Ook factoren uit het ruimtelijke systeem en het vervoersysteem zijn hier deels een oorzaak van. Deze veelzijdige problematiek vraagt om gezamenlijke oplossingen door vele partijen. Om deze partijen bij elkaar te brengen heb ik twee keer een conferentie «Bereikbaarheid voor iedereen» georganiseerd. Deze vonden plaats op 6 maart en 13 november jl. Hier hebben de deelnemers vanuit overheden, vervoerders, maatschappelijke organisaties én ervaringsdeskundigen kennis met elkaar gedeeld en verdiept en elkaar geïnspireerd met goede voorbeelden.

Dit congres heb ik mede georganiseerd in het licht van de Mobiliteitsvisie 2050, waarin een belangrijk accent wordt gelegd op het basisrecht op de bereikbaarheid van vitaal-economische functies.

<sup>1</sup> NRC, 7 november 2023, «Geen bus? Dan ook geen gelijke kansen», [www.nrc.nl/nieuws/2023/11/07/geen-bus-dan-ook-geen-gelijke-kansen-a4180064](http://www.nrc.nl/nieuws/2023/11/07/geen-bus-dan-ook-geen-gelijke-kansen-a4180064).

Een van de oplossingen om vervoersarmoede te verminderen kan mogelijk gevonden worden in innovatief publiek vervoer. Publiek vervoer betekent één systeem voor zowel de WMO als reguliere reiziger waarbij de provincie en alle Zeeuwse gemeenten samenwerken.

Bij publiek vervoer is er een basis van snelle OV-lijnen, zoals NS, Bus Rapid Transit (BRT) en Hoogwaardig OV (HOV) die volgens een dienstregeling rijden. De overige gebieden worden bediend met vraaggestuurd vervoer bestaande uit busjes, deelmobiliteit en carpoolinitiatieven. Dit zorgt voor een fijnmazig vervoersysteem dat tot dicht bij huis komt.

Zeeland gaat als eerste met dit nieuwe publieke vervoersysteem van start. Dit is met uw Kamer gedeeld in de MIRT-brief van 13 november jl.<sup>2</sup>

Verder maken we gebruik van het instrument Regiodeals om met diverse regio's vervoersongelijkheid aan te pakken. Dit gebeurt door middel van bijvoorbeeld kennisuitwisseling, fietsstimulering, pilots met deelmobiliteit, smart mobility-oplossingen en hubs.

Daarnaast heeft uw Kamer met de moties Slootweg/Kuiken<sup>3</sup>, Bikker<sup>4</sup>, Grinwis<sup>5</sup> en Krul<sup>6</sup> ervoor gezorgd dat het regionaal openbaar vervoer structureel ondersteuning krijgt om het ov te versterken. Over de uitwerking van deze moties bent u 17 november jl. geïnformeerd.<sup>7</sup>

### Vraag 3

Vindt u ook, net als negen op de tien Nederlanders, dat buslijnen die minder intensief worden gebruikt niet geschrapt mogen worden?<sup>8</sup>

### Antwoord 3

Ik ben van mening dat de overheid verantwoordelijk is om voor een passend vervoersaanbod te zorgen binnen de daarvoor beschikbare financiële middelen. Met de decentrale concessieverleners ben ik daarom op zoek naar passende vervoersopties middels innovatief publiek vervoer die ervoor zorgen dat de bereikbaarheid voor iedereen gewaarborgd kan worden, ook in gebieden waar de vervoersvraag laag is en een klassieke buslijn niet de meest efficiënte optie is.

### Vraag 4

Deelt u de mening dat er een landelijk aanvalsplan voor het OV moet komen om het verlies van 1500 bushaltes te compenseren en het voortbestaan van bedreigde buslijnen te verzekeren?<sup>9</sup>

### Antwoord 4

Uw kamer heeft het afgelopen jaar de moties Slootweg/Kuiken<sup>10</sup>, Bikker<sup>11</sup>, Grinwis<sup>12</sup> en Krul<sup>13</sup> aangenomen ter ondersteuning van het regionaal openbaar vervoer. Daardoor komt er vanaf 2024 structureel € 300 mln. extra beschikbaar voor het regionaal ov. In mijn brief van 17 november heb ik aangegeven hoe ik samen met de sector werk aan de uitwerking daarvan. Dankzij deze impuls wordt de ov-sector in staat gesteld om het aanbod van het busvervoer de komende jaren te versterken. Daarbij dienen de decentrale concessieverleners ook rekening te houden met de gewijzigde vervoersvraag

<sup>2</sup> Kamerstuk 36 410 A, nr. 16

<sup>3</sup> Kamerstuk 36 350, nr. 17

<sup>4</sup> Kamerstuk 36 410, nr. 29

<sup>5</sup> Kamerstuk 36 410 IX, nr. 14

<sup>6</sup> Kamerstuk 31 524, nr. 581

<sup>7</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 811

<sup>8</sup> RTL Nieuws, 10 maart 2023, «Negen op tien Nederlanders willen buslijnen in regio behouden», [www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/5370740/buslijnen-regio-houden-provinciale-staten#:~:text=Het%20ANP%20deed%20tussen%202024,gebruikt%20worden%2C%20toch%20wil%20behouden.](http://www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/5370740/buslijnen-regio-houden-provinciale-staten#:~:text=Het%20ANP%20deed%20tussen%202024,gebruikt%20worden%2C%20toch%20wil%20behouden.)

<sup>9</sup> RTL Nieuws, 10 maart 2023, «Negen op tien Nederlanders willen buslijnen in regio behouden», [www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/5370740/buslijnen-regio-houden-provinciale-staten#:~:text=Het%20ANP%20deed%20tussen%202024,gebruikt%20worden%2C%20toch%20wil%20behouden.](http://www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/5370740/buslijnen-regio-houden-provinciale-staten#:~:text=Het%20ANP%20deed%20tussen%202024,gebruikt%20worden%2C%20toch%20wil%20behouden.)

<sup>10</sup> Kamerstuk 36 350, nr. 17

<sup>11</sup> Kamerstuk 36 410, nr. 29

<sup>12</sup> Kamerstuk 36 410 IX, nr. 14

<sup>13</sup> Kamerstuk 31 524, nr. 581

en de daarbij passende mobiliteitsopties. In het BO NOVB van 29 november jl. heb ik met de sector afgesproken om in het BO NOVB van februari 2024 te bespreken welke ambitie, inzet en monitoring wenselijk is nu er structureel extra middelen voor het regionaal ov beschikbaar zijn.

Vraag 5

Zo ja, welke voorstellen kunt u hiervoor doen?

Antwoord 5

In mijn brief van 17 november heb ik aangegeven hoe ik samen met de sector werk aan uitwerking van de door u aangenomen moties Slootweg/Kuiken, Bikker, Grinwis en Krul.

Vraag 6

Hoe kijkt u naar het idee om wettelijke bereikbaarheidsnormen in te stellen, waarmee een maximale afstand tot de eerstvolgende OV-halte voor alle bewoners van Nederland wordt gegarandeerd?

Antwoord 6

In het kader van de Mobiliteitsvisie werk ik aan de totstandkoming van bereikbaarheidsdoelen. Hierover ontvangt uw Kamer nog voor de begrotingsbehandeling van lenW een brief.

In de uitwerking van de bereikbaarheidsdoelen wordt onderzocht of het stellen van afstandsnormen een manier is om bereikbaarheidsdoelen vorm te geven. Ook wordt er gekeken of doelen (eventueel in de vorm van normen) op nationaal niveau voor alle regio's/alle bewoners van Nederland moeten worden vastgesteld of dat per regio/gebied wordt gehecht aan andersoortige bereikbaarheidsdoelen.

Uw Kamer heeft een motie aangenomen waarin u de regering verzoekt bindende maximumnormen op te stellen voor de afstand van woonlocaties tot ov-haltes en deze normen op te leggen aan vervoersbedrijven.<sup>14</sup> Deze motie loopt vooruit op de uitwerking van bereikbaarheidsdoelen. De uitvoering van de motie betrek ik graag bij de uitwerking van de bereikbaarheidsdoelen.

Vraag 7

Kunt u de Kamer zo spoedig mogelijk informeren over de uitwerking van de toekomstige (bus)dienstregeling voor de provincie Friesland?

Antwoord 7

De ov-sector is momenteel bezig met het aanpassen van de vervoersplannen op de veranderde situatie ten gevolge van de moties Slootweg/Kuiken<sup>15</sup>, Bikker<sup>16</sup>, Grinwis<sup>17</sup> en Krul<sup>18</sup>. Daarnaast zal vanaf eind 2024 het busvervoer overgaan naar een ander vervoersbedrijf. De provincie Fryslân werkt nu uit wat dit betekent voor hun vervoersplan en dienstregeling. Zij zullen hun nieuwe vervoersplan en dienstregeling daarna bekend maken.

Vraag 8

Bent u bereid om bewoners en reizigers meer te betrekken bij besluiten over hun openbaar vervoer, bijvoorbeeld door hen instemmingsrecht te geven bij veranderingen in de dienstregeling?

Antwoord 8

De Wet Personenvervoer 2000 schrijft in artikel 31 de wijze voor hoe reizigersorganisaties worden betrokken bij de totstandkoming van veranderingen in de dienstregeling, tarieven en overige zaken in de concessie. Hiermee wordt de inspraak van bewoners en reizigers geborgd. In het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (LOCOV) overleggen zes consumentenorganisaties zoals Vereniging Rover, Fietsersbond, ouderenbon-

<sup>14</sup> Kamerstuk 29 697, nr. 132

<sup>15</sup> Kamerstuk 36 350, nr. 17

<sup>16</sup> Kamerstuk 36 410, nr. 29

<sup>17</sup> Kamerstuk 36 410 IX, nr. 14

<sup>18</sup> Kamerstuk 31 524, nr. 581

den, enz. elke twee maanden met NS, ProRail en het Ministerie van IenW. Het LOCOV heeft wettelijk adviesrecht.

Daarnaast is de inrichting van het regionaal openbaar vervoer een verantwoordelijkheid van de provincies en vervoersregio's en is het aan hen om inspraak boven op de eisen uit de Wet Personenvervoer 2000 vorm te geven. In de regionale vervoersconcessies is de betrokkenheid van de consumentenorganisaties geregeld via de ROCOV's, de Reizigers Overleggen Consumentenbelangen Openbaar Vervoer. Hierin adviseren de consumentenorganisaties over het openbaar vervoer in de betreffende provincie of vervoersregio.

#### Vraag 9

Is de 300 miljoen euro die de Tweede Kamer recent reserveerde voldoende om de voortdurende tariefstijgingen in het regionale openbaar vervoer te stoppen? Zo nee, hoeveel is er dan wel nodig?

#### Antwoord 9

De middelen die uw Kamer heeft aangeboden middels de moties Slootweg/Kuiken<sup>19</sup>, Bikker<sup>20</sup>, Grinwis<sup>21</sup> en Krul<sup>22</sup> bieden een goede ondersteuning aan de ov-sector voor de komende jaren. De tariefstijging van 11,7% die was voorgenomen voor 2024 is daarmee niet meer nodig. De tarieven worden vanaf 2025 weer op de gebruikelijke manier geïndexeerd. Toekomstige tariefstijgingen worden met deze € 300 mln. niet gecompenseerd.

#### Vraag 10

Welke extra mogelijkheden ziet u om meer reizigers naar het OV te trekken door de prijzen van OV-tickets te verlagen of (deels) gratis te maken?

#### Antwoord 10

Met de middelen van de motie Bikker is het mogelijk om de tarieven van het regionaal ov in 2024 niet te laten toenemen. Daarnaast zijn er ook verschillende gemeenten en provincies die het ov voor specifieke doelgroepen (minima, kinderen, ouderen) gratis of goedkoper maken. Ik heb u daarover recent geïnformeerd.<sup>23</sup> In hoeverre er ook landelijke initiatieven voor gratis of goedkoop ov wenselijk zijn, is gezien de budgettaire consequenties aan het volgende kabinet.

#### Vraag 11

Wat kunt u doen tegen marktpartijen in het regionale openbaar vervoer die niet waarmaken wat ze beloven?

#### Antwoord 11

De provincies en vervoerregio's hebben concessierelaties met vervoerders op basis waarvan trein- en busvervoer geleverd worden. Het aanbod aan vervoersdiensten en de tarieven worden vastgelegd in de concessies. Het is aan deze concessieverleners om te handhaven als vervoerders beloften niet nakomen. Concessieverleners kunnen boetebepalingen opnemen in hun concessies, en vervoerders beboeten als ze de concessievereisten niet naleven. Ik volg – vanuit mijn rol als stelselverantwoordelijke voor het openbaar vervoer – de ontwikkelingen in het regionale vervoer.

#### Vraag 12

Welke mogelijkheden hebben provincies om eigen vervoersbedrijven op te richten?

#### Antwoord 12

Momenteel is het voor provincies wettelijk niet mogelijk om concessies onderhands te gunnen aan eigen vervoersbedrijven. Ik informeer uw Kamer binnenkort geïnformeerd over het toepasselijke (Europeesrechtelijke)

<sup>19</sup> Kamerstuk 36 350, nr. 17

<sup>20</sup> Kamerstuk 36 410, nr. 29

<sup>21</sup> Kamerstuk 36 410 IX, nr. 14

<sup>22</sup> Kamerstuk 31 524, nr. 581

<sup>23</sup> Kamerbrief «Beantwoording Kamervragen tarieven OV 2023, 25 november 2023», Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2022–2023, nr. 846

wettelijke kader en de wijzigingen die nodig zouden zijn indien de Kamer dit mogelijk wenst te maken.

#### Vraag 13

Hoe beschermt u het regionale openbaar vervoer tegen overnames door private partijen, nu regeringen in Duitsland en Italië hebben besloten om Nederlandse dochters van hun staatsbedrijven af te stoten?

#### Antwoord 13

De vraag verwijst naar de verkoop van Arriva door Deutsche Bahn. Zoals ook aangegeven in de beantwoording op de vragen van de leden Dijk en Beckerman (beiden SP) en lid De Hoop (PvdA) verstuurd op 15 november jl.<sup>24</sup>, verwacht ik dat de overname van Arriva geen gevolgen zal hebben voor de openbaarvervoerdiensten die Arriva momenteel uitvoert in Nederland. Dit vanwege de hiervoor beschreven concessierelatie tussen concessieverlenende overheden en vervoerders. De inhoud van de concessies en de afspraken over het te bieden vervoer wijzigen met de overname niet. Daarom zie ik geen aanleiding om maatregelen te nemen. Met het oog op het belang van een stabiel en betrouwbaar openbaar vervoer blijf ik de overname van Arriva nauwgezet volgen.

De vraag verwijst ook naar de eventuele (gedeeltelijke) privatisering van de Italiaanse spoorwegen (Ferrovie dello Stato / FS), waar de media over berichtten. Officiële berichtgeving over het afstoten van Qbuzz is bij mij niet bekend. Als andere vervoerders door staatsbedrijven worden verkocht, zal ik mij daarover nader laten informeren en in gesprek treden met de betrokken concessieverlenende overheden om te bepalen of dit aanleiding geeft tot zorgen.

---

<sup>24</sup> Kamerbrief «Beantwoording Kamervragen over verkoop Arriva», 15 november 2023, Zie ook Aangangsel Handelingen, vergaderjaar 2023–2024, nr. 401