

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

846

Vragen van het lid **Alkaya** (SP) aan de Staatssecretarissen van Financiën en van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Forse verhoging prijzen bus, trein- en metrokaartjes dreigt volgend jaar»* (ingezonden 5 oktober 2022).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 25 november 2022). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2022–2023, nr. 445.

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht «Forse verhoging prijzen bus, trein- en metrokaartjes dreigt volgend jaar»?¹

Antwoord 1

Ja, dat bericht heb ik gelezen.

Vraag 2

Wat vindt u ervan dat de decentrale ov-autoriteiten (DOVA) en de consumentenorganisaties lijken voor te sorteren op een verhoging van de ticketprijzen van 7 procent voor bus, tram en metro?

Antwoord 2

De bevoegdheid voor de tarieven van het stad- en streekvervoer liggen bij de decentrale overheden.

Jaarlijks worden de tarieven in het stad en streekvervoer geïndexeerd aan de hand van de Landelijke Tarief Index (LTI). De LTI is gebaseerd op de algemene kostenverandering in het decentraal ov gemeten via de lonen, de energieprijzen en overige kosten, waarbij de overige kosten de inflatie volgen.

Vraag 3

Zou een dergelijke tariefsverhoging voor u acceptabel zijn?

Antwoord 3

De bevoegdheid voor de tarieven van het stad- en streekvervoer liggen bij de decentrale overheden.

¹ RTL Nieuws. 30 september 2022. «Forse verhoging prijzen bus, trein- en metrokaartjes dreigt volgend jaar», vindplaats: <https://www.rtlnieuws.nl/economie/artikel/5336462/tarieven-openbaar-vervoer-fors-omhoog-prijsstijging-dreigt>.

De jaarlijkse tariefindexatie verloopt via een vaste systematiek waarbij de ontwikkeling van verschillende kostensoorten leidt tot een verhoging van de tarieven.

Vraag 4

Bent u in overleg met de decentrale overheden over deze tariefstijgingen?

Antwoord 4

Zoals ik hiervoor aangaf zijn de tarieven in het stad- en streekvervoer een decentrale verantwoordelijkheid en kent de indexatie van deze tarieven een vaste systematiek.

Ik zal de uitkomsten van het KiM-onderzoek over effecten van tariefverlagingen in het ov bespreken in het NOVB, met als doel tot een gezamenlijk voorstel voor de ontwikkeling van tarieven in het ov te komen. Ik verwacht u hier voor de zomer van 2023 over te kunnen informeren.

Vraag 5

In hoeverre speelt het niet voortzetten van de door de provincies en vervoerders gevraagde vangnetregeling over 2023 een rol bij deze dreigende prijsstijgingen?

Antwoord 5

Gezien de onzekerheid in de sector over de reizigersaantallen in 2023 en de veranderde reizigersvraag hebben de gezamenlijke overheden in het NOVB besloten een gezamenlijk vangnet transitievergoeding voor 2023 in te stellen.² Er is geen relatie tussen het gezamenlijke vangnet en de (decentrale) ov-tarieven omdat deze laatste samenhangt met de kostenverandering in het decentraal ov.

Vraag 6

Bent u bereid om de door u beschikbaar gestelde transitievergoeding voor het Openbaar Vervoer (OV) op te hogen nu vervoerders kampen met hoge energielasten en stijgende personeelstekorten?

Antwoord 6

Voor de transitievergoeding stel ik vanuit mijn ministerie maximaal € 150 miljoen ter beschikking. Het gezamenlijke transitievangnet voor 2023 maakt voldoende, betrouwbaar en veilig ov mogelijk en stelt vervoerders in staat de transitie te maken naar het «nieuwe normaal» na corona.

Vraag 7

Deelt u de mening dat het -zeker gezien de huidige kostenstapeling voor consumenten- niet verstandig en wenselijk is om het openbaar vervoer nog duurder te maken voor de reiziger?

Antwoord 7

Ik zie dat de betaalbaarheid van het ov onder druk staat. Zoals ik eerder aangaf, zijn de tarieven in het stad- en streekvervoer een decentrale verantwoordelijkheid en kent de indexatie van deze tarieven een vaste systematiek.

Vraag 8

Klopt het dat ook de ticketprijzen van de NS met ruim drie procent zullen stijgen?

Antwoord 8

Op 3 november 2022 heeft NS de reizigerstarieven voor 2023 vastgesteld³. De gemiddelde stijging van alle verschillende kaartsoorten (beschermd en onbeschermd) bedraagt 4,3%. Binnen de beschermde tariefsoorten worden de enkele reizen 2e klas vol tarief verhoogd met gemiddeld 5,51%. Traject Vrij en Altijd Vrij (allen 2e klas) worden gemiddeld verlaagd met 2,38%.

² Kamerstuk 23 645, nr. 782

³ <https://nieuws.ns.nl/nieuwe-ns-tarieven-voor-2023-gemiddelde-prijs-43-omhoog-veelgebruiker-goedkoper-uit/>

Vraag 9

Wat zou dit betekenen voor de mogelijke prijsstijging van de «niet-beschermd» treintickets?

Antwoord 9

Ook bij de niet-beschermd treintickets en -abonnementen is er variatie in prijsaanpassing. Voor een gedetailleerd overzicht verwijs ik naar het tarievenbesluit 2023⁴ van NS.

Vraag 10

Hoe kijkt u in het licht van de dreigende prijsverhogingen in het OV naar het nieuws dat de filedruk momenteel zienderogen stijgt?⁵

Antwoord 10

Na het beëindigen van de mobiliteitsbeperkende maatregelen i.v.m. covidpandemie, begin 2022, is de automobilititeit weer aan het toenemen; de filedruk was in september hoger dan de precorona-waarden uit 2019, maar in oktober weer lager. Over het hele jaar gezien is de filedruk nog ongeveer 20% lager. Indien reizigers per 2023 besluiten geen gebruik meer te maken van het ov, dan kan dat een modal shift naar andere vervoermiddelen zoals de auto betekenen. Dit is onder meer afhankelijk van de autobeschikbaarheid en af te leggen afstand. Andere mogelijke gedragsaanpassingen kunnen zijn dat de reis niet of op een ander moment wordt gemaakt.

Vraag 11

Deelt u de mening van de leden van de SP-fractie dat een stijging van nul procent van de OV-prijzen noodzakelijk is om meer reizigersverlies te voorkomen en daarmee eveneens de filedruk tegen te gaan? Zo ja, wat gaat u doen om hiervoor te zorgen?

Antwoord 11

Ik heb aandacht voor de stijgende ov-prijzen. Ik ga echter niet over de tarieven, de tariefbevoegdheid ligt bij decentrale overheden en NS. Bovendien betekent een tariefstijging van nul procent dat vervoerders de door inflatie stijgende kosten (personeel, materieel, energie) niet kunnen doorberekenen en kostenbesparingen moeten doorvoeren die impact zullen hebben op (de kwaliteit van) het ov-aanbod.

Vraag 12

Bent u bereid om aanvullende maatregelen te treffen teneinde de betaalbaarheid van het OV te verbeteren?

Antwoord 12

OV bedrijven zijn in hun concessies bezig om de reizigers terug te krijgen met verschillende tijdelijke kortingsacties en nieuwe flexibele soorten abonnementen. Dit is ook een uitvloeisel van de transitieafspraken in het Nationaal OV Beraad (NOVB). Daarnaast heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) geanalyseerd welke instrumenten ingezet kunnen worden om de modaliteitsshift van auto naar OV te bevorderen. Ik zal de uitkomsten van het KiM-onderzoek bespreken in het NOVB, met als doel tot een gezamenlijk voorstel voor de ontwikkeling van tarieven in het ov te komen. Ik verwacht u hier voor de zomer van 2023 over te kunnen informeren.

Vraag 13

Hoe denkt u gezien de huidige prijsstijgingen over het voorstel van de leden van de SP-fractie om de BTW op OV-tickets af te schaffen?

⁴ Tarieven NS 2023 – Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (locov.nl)

⁵ NOS. 30 september 2022. «ANWB «verrast» door forse groei van het aantal files overdag», vindplaats: <https://nos.nl/artikel/2446305-anwb-verrast-door-forse-groei-van-het-aantal-files-overdag>.

Antwoord 13

In lijn met het plan van aanpak ten aanzien van fiscale regelingen dat op Prinsjesdag met de Kamer is gedeeld waarbij de inzet juist is om fiscale regelingen te beperken, is het kabinet terughoudend ten aanzien van introductie of uitbreiding van fiscale regelingen. Dat blijkt ook uit het toetsingskader fiscale regelingen dat het kabinet hanteert. Het verlaagde btw-tarief wordt in algemene zin geëvalueerd door het Ministerie van Financiën. Onderdeel van deze evaluatie is de doeltreffendheid en doelmatigheid van verlaagde btw-tarieven. Het kabinet wil de uitkomsten van deze evaluatie, waarin ook de btw op openbaar vervoer wordt meegenomen, afwachten en meenemen in verdere beleidsmatige keuzes rond btw-tarieven.

Vraag 14

Bent u bekend met de kortingsacties die in omliggende landen zijn genomen om het OV te stimuleren?

Antwoord 14

Ja, en deze worden in de bovengenoemde KiM studie ook geanalyseerd.

Vraag 15

Bent u bereid om de mogelijkheden tot het invoeren van landelijke kortingsacties voor het Nederlandse OV te onderzoeken?

Antwoord 15

De uitkomsten van het bovengenoemde KiM onderzoek geven richting aan de maatregelen die we in Nederland kunnen nemen. Die zal ik met de tariefbevoegde overheden en vervoerders in het NOVB bespreken.

Vraag 16

Deelt u de mening dat de resultaten van het KiM-onderzoek (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid) naar prijsprikkels te laat komen om nog van invloed te zijn op de bestuurlijke beslissingen over de ticketprijzen van volgend jaar?

Antwoord 16

Ja, de indexatie van de prijzen in het ov is inmiddels vastgesteld conform de daarvoor gebruikelijke procedures.