

Vergaderjaar 2018–2019

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 671

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 september 2018

Tijdens het Algemeen Overleg Openbaar Vervoer, OV-chipkaart en Taxi van 17 januari 2018 (Kamerstuk 23 645, nr. 656) heb ik toegezegd het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) te vragen wat het effect is van de verhoging van het verlaagde btw-tarief van 6% naar 9% op de te verwachten vervoersstromen in het personenvervoer («de prijselasticiteit»). Het kabinet heeft zoals in het regeerakkoord (bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34) is aangekondigd besloten om de belastingmix te verschuiven van arbeid naar consumptie. De verhoging van het verlaagde btw-tarief van 6% naar 9% (het algemene btw-tarief blijft 21%) wordt gebruikt voor de verlaging van de loon/inkomstenbelasting. Ik bied u bij deze het KiM-rapport «Prijsgevoeligheid diensten personenvervoer» aan¹.

De belangrijkste bevindingen uit het rapport zijn de volgende:

- Recent onderzoek komt op een prijselasticiteit van – 0,45 voor de vraag naar treinvervoer in Nederland (in reizigerskilometers). Dit wil zeggen dat de 2,8% hogere treinkosten voor de reizigers door de stijging van het verlaagde btw-tarief van 6% naar 9% naar verwachting zal leiden tot 1,3% minder gereisde treinkilometers. Voor het vervoer van bus, tram en metro is deze prijselasticiteit -0,36 en zal het aantal reizigerskilometers naar verwachting met 1% afnemen. Uiteraard zijn de elasticiteiten met onzekerheden omgeven.
- Anders dan bij trein en bus, tram en metro, is weinig tot niets gepubliceerd over de prijselasticiteit van de vraag naar straattaxivervoer in Nederland en het vervoer met de Waddenveren. De verwachting is dat de vraag naar beide typen vervoer beduidend minder dan evenredig afneemt met de stijging van de kosten voor het gebruik ervan: de vraag naar dit vervoer is (sterk) «prijsinelastisch». Dat is te verwachten, omdat:
 - voor een belangrijk deel van het gebruik weinig alternatieven zijn;

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

- een groot deel van de gebruikers het vervoer slechts incidenteel gebruikt;
- de btw-verhoging slechts een marginaal aandeel heeft in de totale kosten van de te ondernemen activiteit.

Het onderzoek van het KiM laat zien dat door het kostenverhogende effect van de btw-verhoging éénmalig een lichte demping van de groei op de ontwikkeling van de reizigerskilometers verwacht kan worden. Richting 2040 verwachten we een groei op het spoor tussen 27% en 45%. Ook het gebruik van bus, tram en metro neemt in deze periode toe met 8% tot 31%. Op basis van het onderzoek van het KiM leidt de btw-verhoging tot een éénmalige afname van deze groei met 1 procentpunt. Dit is gezien de totale groeiverwachting vrij beperkt. Eerder onderzoek van het KiM² laat ook zien dat het treingebruik beïnvloed wordt door meerdere factoren. De belangrijkste verklarende factor voor de groei tussen 2005 en 2016 (gemiddeld 2% per jaar) was een verbeterd kwaliteitsniveau van het OV.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer

² Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2018) Verklaring van de ontwikkeling van het ov-gebruik in Nederland over 2005–2016