

3

Vragenuur: Vragen Alkaya

Vragen van het lid Alkaya aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over **het bericht "Buslijnen weg in nieuwe dienstregeling: 'Wij zijn niet rendabel genoeg'"**.

De voorzitter:

Aan de orde is een mondelinge vraag van de heer Alkaya van de SP aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Van harte welkom. De heer Alkaya heeft een mondelinge vraag over het bericht "Buslijnen weg in nieuwe dienstregeling: 'Wij zijn niet rendabel genoeg'". Het woord is aan de heer Alkaya van de SP.



De heer Alkaya (SP):

Voorzitter. Rond deze tijd van het jaar worden niet alleen de kerstbomen versierd en de lichtjes opgehangen, terwijl we allemaal toeleven naar de kerstdagen en oud en nieuw, maar ook worden de dienstregelingen voor het nieuwe jaar bekendgemaakt, voor de bussen, de trams, de metro's en de treinen. Helaas blijkt datgene waar de Socialistische Partij al maanden voor waarschuwt nu bewaarheid te worden: een kaalslag in het openbaar vervoer in ons land. Dit is helaas geen nieuwe ontwikkeling. Overal in het land hebben socialisten de afgelopen tijd samen met buurtbewoners actiegevoerd om hun buurtbus of tram betaalbaar en beschikbaar te houden. Reizigersvereniging Rover zegt dat het de afgelopen tijd nog maar ging om relatief kleine veranderingen en dat nu hele lijnen zullen worden opgeheven. Het gevolg voor steeds meer volkswijken en het platteland is dat de dichtstbijzijnde halte kilometers verderop komt te liggen en dat belangrijke locaties zoals werk, school of ziekenhuis alleen nog maar met de auto bereikbaar zijn.

Wat betekent dit voor deze wijken en de mensen die daar wonen, is mijn eerste vraag aan de staatssecretaris. Wat vinden buurtbewoners van wat er nu gebeurt? Heeft het kabinet dat überhaupt onderzocht? En wat gaat dit betekenen voor de files, die al fors toenemen? Is het niet verstandiger om een deel van de miljarden die dit kabinet wil uitgeven aan het verbreden van snelwegen om files op te lossen, te besteden aan het openbaar vervoer om de kaalslag te stoppen? Dit kabinet en deze staatssecretaris schuiven de verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer tot nu toe van zich af naar bedrijven en provincies. Ik roep de staatssecretaris op om hiermee te stoppen en om in te grijpen. Heeft de kaalslag, die nu in dit bericht en met de nieuwe dienstregelingen is aangekondigd, haar de ogen geopend en hoe gaat zij dan haar verantwoordelijkheid nemen?

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de staatssecretaris.



Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Ik vind het van groot belang dat we in Nederland een toegankelijk, betaalbaar en beschikbaar

ov-systeem hebben, want dat leidt ertoe dat mensen, ongeacht waar ze wonen, gebruik kunnen maken van het ov om bijvoorbeeld naar hun werk, studie, familie of vrienden te kunnen. Met het oog op de reiziger bieden we de ov-sector een gezamenlijk vangnet om voldoende ov mogelijk te maken, ook in 2023. Ik vul dat in met een regeling van 150 miljoen euro. Dat is de transitievergoeding, die we ook hier in de Kamer hebben besproken. Het ovaanbod in 2023 blijft daardoor landelijk gezien grotendeels op peil. Het is vervolgens aan de decentrale overheden en de vervoerders om afwegingen te maken om te komen tot een passende dienstregeling. Binnen de concessies is het mogelijk dat er lokaal alsnog gekeken wordt naar bepaalde optimalisaties. Dat komt mede door de impact van personeelstekorten bij de vervoerders, door stijgende prijzen vanwege de inflatie en door de effecten van de pandemie. Uiteindelijk zijn de provincies verantwoordelijk voor het streekvervoersaanbod. Doordat er minder reizigers en minder inkomsten zijn, geven zij aan bepaalde keuzes te moeten maken. Dat kan betekenen dat haltes komen te vervallen. Dat is voor de reizigers natuurlijk ontzettend vervelend.

Maar het kan ook anders. In verschillende gevallen komen er door het gedeeltelijk wegvallen van de reizigers ook slimme regionale innovaties tot stand. Dat zie je in Zeeland en Twente bijvoorbeeld al gebeuren. Het komende transitiejaar zal creativiteit en inzet van ons allemaal vragen. Ik zal waar dat mogelijk is een en ander faciliteren en de creativiteit uit de verschillende regio's bij elkaar proberen te brengen, zodat iedereen van elkaar kan leren. Ik bespreek de ontwikkelingen heel regelmatig tijdens de NOVB-vergaderingen. Dat zijn de vergaderingen van het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad. Ik heb ieders zorgen, dus ook die van de Kamer, in het recente NOVB besproken. Wij hebben afgesproken om tijdens een bestuurlijke conferentie begin volgend jaar een verdiepend gesprek met elkaar te hebben over de zorgen, maar ook over mogelijke oplossingen.

Daarnaast is aanstaande woensdag weer een landelijke oven spoorafel. Op de agenda staat ook de herijking van het Toekomstbeeld OV. Die herijking is ingegeven door alle recente ontwikkelingen: minder reizigers, andere reispatronen, hogere energieprijzen, inflatie, personeelsproblematiek, tariefstijging ... Noem het allemaal maar op. Daarnaast voert Ecorys in opdracht van het ministerie de transitie-monitor uit. Die monitor heeft op basis van de vervoerplannen in 2021 inzicht gegeven in het verwachte voorzieningenniveau in 2022. Die monitor wordt momenteel uitgevoerd op basis van de vervoerplannen voor 2023. De rapportage van de transitie-monitor wordt naar verwachting in januari met de Kamer gedeeld. Dan zijn de resultaten van Ecorys niet alleen bij ons binnen, maar kunnen we ze ook een appreciatie geven.

In het kort, de ontwikkelingen in het openbaar vervoer hebben mijn onverdeelde aandacht. Ik werk samen met de sector elke dag heel erg hard om het openbaar vervoer aantrekkelijk te houden voor de reizigers in heel Nederland.

De heer Alkaya (SP):

Dit gaat niet goed. De staatssecretaris zegt dat het voorzieningenniveau landelijk op peil blijft en dat er dus eigenlijk niet zo veel aan de hand is, terwijl ik deze vraag heb aange meld vanwege het bericht dat er sprake is van kaalslag.

Reizigersvereniging Rover zegt dat hele lijnen dreigen te verdwijnen. De provincies trekken bij ons aan de bel. Er dreigt dus van alles te gebeuren. Als we het vergelijken met de situatie vóór corona, krijgen we minder openbaar vervoer en tegelijkertijd meer en langere files op de weg. De ANWB trok twee maanden geleden daarover al aan de bel. Toen moesten de drukste maanden nog komen. Ondertussen staat heel Nederland elke ochtend en avond weer vast op de weg. Dit kun je simpelweg niet los zien van hoe onaan-trekkelijk het openbaar vervoer in ons land is gemaakt. Jarenlang is ons voorgelogen dat het openbaar vervoer beter en goedkoper zou worden door het aan marktpartijen over te laten, door te privatiseren en te liberaliseren. Kortom, door winstbejag toe te staan in het openbaar vervoer zou het beter en goedkoper worden.

Maar het tegenoverstelde is waar gebleken. Het wordt al-maar slechter en alsmat duurder, simpelweg omdat bedrijven vinden dat er niet genoeg geld te verdienen is aan bepaalde buslijnen, vooral op het platteland en in volkswijken buiten stadscentra. De markt kent geen moraal en heeft ook zeker geen oog voor de belangen van de samenleving, maar heeft het nu wel voor het zeggen. Als de regering zo passief blijft weerkijken, zal de kaalslag doorgaan. Dat is wat er in de praktijk gebeurt. Ondanks dat alle voorspellingen laten zien dat er in de toekomst behoefte zal zijn aan meer openbaar vervoer, zal het dus in het komende jaar verminderen, omdat het op korte termijn te weinig oplevert voor die commerciële bedrijven. Ik herhaal mijn vraag aan de staatssecretaris: hoe gaat zij als verantwoordelijk bewindspersoon haar verantwoordelijkheid nemen om de dreigende kaalslag in het openbaar vervoer volgend jaar te stoppen? Of blijft ze bij het antwoord dat ze zojuist gaf, namelijk de ontkenning dat er überhaupt een kaalslag is?

Staatssecretaris Heijnen:

We weten allemaal dat we te maken hebben met de na-ijl-effecten van corona. We waren heel goed op weg om meer reizigers in het openbaar vervoer te krijgen, maar door corona hebben we een terugval gezien. Dat betekent dat de openbaarvervoerbeprijven en de concessiehouders, wat vaak de provincies zijn, samen zullen moeten gaan kijken naar de nieuwe situatie. Zij moeten nadenken over hoe ze die met elkaar gaan inrichten, omdat ze die transitie moeten doormaken. Vanuit de landelijke overheid hebben we ook gezegd dat het eigenlijk een verantwoordelijkheid is van de provincies, de lokale concessiehouders en de lokale aanbieders. Maar wij vinden het wel belangrijk dat het basisniveau van het openbaar vervoer op peil wordt gehouden. We zijn in overleg gegaan met de partners, de openbaarvervoerbeprijven en de regio's, waarbij we hebben gekeken wat zij als maximumbedrag nodig hebben om dat basisniveau op peil te houden, zodat zij zich in 2023 kunnen voorbereiden op het postcoronatijdperk, waarin mensen anders reizen. Mensen reizen dan bijvoorbeeld op andere momenten en maken meer gebruik van het openbaar vervoer in het weekend, waar ze dat eerder meer tijdens werkdagen deden. De dienstregelingen moeten daarop worden aangepast. Vervolgens is door de vervoerders en door de concessiehouders gezegd dat ze in het ergste geval sowieso maximaal 150 miljoen nodig hebben om dat basisniveau op peil te houden. Toen hebben wij gezegd — daar heeft de Kamer ook mee ingestemd — dat we 150 miljoen euro ter beschikking stellen om de transitie in dat transitiejaar ook daadwerkelijk te kunnen maken, zonder

dat de reiziger daar heel veel last van gaat krijgen. Daarnaast zijn er natuurlijk nog andere ontwikkelingen. We hebben te maken met inflatie, maar ook met personeelstekorten. Dat merk je in alle openbaarvervoersectoren, maar ook breder in de samenleving. Dat werkt allemaal door in de manier waarop provincies, die vaak de concessiehouder zijn, hun eigen afwegingen maken in het regionale vervoer. Dat is één.

Je ziet nu dat er op bepaalde plekken inderdaad is besloten om bepaalde lijnen niet meer te laten rijden. Ik vind het terecht dat je geen lege bussen laat rijden, maar ik vind het wel heel belangrijk om vervoersarmoede tegen te gaan. Je wilt dat mensen geen kansen ontzegd worden doordat ze geen toegang hebben tot goed openbaar vervoer. Daarom is het net zo belangrijk dat de provincies en de lokale vervoerders samen gaan nadenken over manieren waarop ze, heel toegepast en op maatwerkniveau, er toch voor kunnen zorgen dat mensen in minder dichtbevolkte gebieden op een goede manier naar hun werk, studie, vrienden of familie kunnen gaan. Daarvoor hebben we in januari een conferentie georganiseerd. Daar gaan we met elkaar spreken en goede ervaringen uitwisselen, zodat we van elkaar kunnen leren.

De voorzitter:

Tot slot, meneer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Mijn slotvraag, voorzitter. Kan ik de conclusie trekken dat de staatssecretaris op basis van de dienstregelingen die nu bekendgemaakt zijn, niet van plan is om iets anders te gaan doen dan ze eigenlijk al van plan was? Ze gaat haar beleid niet aanpassen, behalve dan dat ze in januari een conferentie gaat organiseren.

Staatssecretaris Heijnen:

Nee, want die conferentie organiseren we op basis van de inzichten en op verzoek van de lokale vervoerders en de lokale overheden. We willen samen kijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat onze inwoners ... Die opgave voelen we natuurlijk allemaal. Er is hier niemand, of het nu de SP is, iemand in het kabinet of iemand die hier voor de interruptiemicrofoon staat, die niet wil dat het openbaar vervoer op een goede manier geregeld is. We voelen dat belang heel erg, maar we weten ook dat de gelden niet oneindig zijn. We moeten dus zoeken naar slimme oplossingen. Dat gaan we tijdens die conferentie bespreken. Daarnaast — dat weet meneer Alkaya wellicht al van mij — is vervoersarmoede een thema dat mij persoonlijk heel erg aan het hart gaat. Het is ook een onderwerp waarvan ik heb gezegd dat ik daar een bijeenkomst over wil gaan organiseren om te kijken hoe we nou kunnen voorkomen dat mensen kansen ontnomen worden, doordat zij niet op een goede manier toegang tot openbaar vervoer of andere soorten van vervoer hebben. Het heeft dus absoluut mijn aandacht, en ik vind het niet terecht als het beeld zou worden gewekt dat dat niet zo is. Wel ben ik blij dat er ook in de Kamer volop aandacht is voor dit onderwerp, want het is heel belangrijk.

De voorzitter:

Ik dank de heer Alkaya voor het stellen van de mondelinge vraag. Er is een aantal vervolgvragen. Graag bondig.

De heer De Hoop (PvdA):

Nu zien we de consequenties van het beleid van dit kabinet. Al maanden geleden waarschuwden SP, GroenLinks, Partij van de Arbeid, D66 en CDA dat er een kaalslag zou komen en dat er een transitievangnet moest komen, niet van 150 miljoen maar van 500 miljoen. Daar vroegen de vervoerders om. Ik vraag het kabinet dan ook om nu heel snel deze trend te keren en te zorgen voor een groter vangnet, want anders keren we deze kaalslag niet. Dat betekent voor heel veel mensen dat ze geen bus hebben en ook geen baan. Dat kunnen we niet accepteren.

Staatssecretaris Heijnen:

Tijdens de gesprekken hebben we het gehad over het op peil houden van het basisniveau. Dat is echt heel belangrijk, want we hebben gezegd dat we als overheid niet meer in alle gaten die waren ontstaan door corona, zouden springen. Ik ben heel dankbaar voor de steun, ook van de Kamer, om dat transitievangnet wel mogelijk te maken. Want dat geeft de vervoersbedrijven en de regionale overheden de kans om in dat overgangsjaar, dat transitiejaar 2023, te zoeken naar een nieuwe manier om de dienstregeling goed vorm te geven. Dat gaat een puzzel worden, en daarom is ook die 150 miljoen euro extra ter beschikking gesteld. Naast die steun zijn er andere autonome ontwikkelingen. Daar had ik het net ook al over: bijvoorbeeld inflatie en het personeelstekort, dat in vrijwel alle sectoren een rol speelt. Dat zijn dus allemaal facetten waar ook gesprekken over gevoerd worden. Maar uiteindelijk hebben we ons systeem zo ingeregeld dat lokale concessiehouders en provinciale besturen vaak ook over het streekvervoer gaan. Dat is de manier waarop we het in Nederland hebben ingeregeld. Dat betekent dat de keuzes die gemaakt worden, bijvoorbeeld om lijnen te schrappen, voor een deel ook daar liggen. Het blijft natuurlijk, en dat zie je ook als je gedeputeerden hoort spreken op bijvoorbeeld het NOS Journaal, ook voor hen altijd heel belangrijk om te zoeken naar manieren waarop je mensen wél op een goede manier van huis naar werk krijgt.

De heer De Hoop (PvdA):

De staatssecretaris legt de bal de hele tijd neer bij de provincies. Maar zij is hier leidend in. Dit kabinet stuurt op rendement. Dit kabinet stuurt op MKBA's en zorgt er bij het MIRT voor dat er bijna niet geïnvesteerd wordt in Noord-Nederland. Het zijn keuzes van dit kabinet. Gaat de staatssecretaris nu zo snel mogelijk inzetten op die basisbereikbaarheid, en deze trend keren? Dat hoop ik wel, want anders — dat meen ik serieus — heeft u echt een probleem met de Partij van de Arbeid. Want die verschraling is écht onacceptabel.

Staatssecretaris Heijnen:

Tijdens de overleggen die ik heb gehad, dus als je meer gaat geven dan die 150 miljoen euro ... De belangrijkste reden waarom ze méér wilden, was ook dat ze weer de ruimte wilden voelen om winst te kunnen maken als vervoersbedrijven. Dat vind ik op dit moment niet de taak van de

landelijke overheid. Wij moeten ervoor zorgen dat dat basisnetwerk op peil blijft. Daar kunnen we voor zorgen door die 150 miljoen euro te investeren. En dat doen we dus ook. Dat laat dus al zien hoeveel belang wij hechten aan dat openbaar vervoer. Ik snap dat het belangrijk is om te blijven kijken of de mensen in heel het land op een goede manier worden bediend. Daar hebben we continu gesprekken over. Ik zal uiteraard ook de Kamer daarover informeren op het moment dat we merken dat daar grote zorgen over zijn of extra zaken voor nodig zijn.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

De heer De Hoop zei het al: ook ik spreek al maanden mijn zorgen uit over de verschraling waar we nu, helaas, ook mee geconfronteerd worden. Dat heeft er gelukkig mede toe geleid dat het transitievangnet er gekomen is. Maar een van de punten die ik daarbij steeds benadrukt heb richting de staatssecretaris, is wat wij nu nodig hebben als oplossing om mensen ook echt bij hun baan, bij hun school, bij zorg te kunnen krijgen, ook in landelijk gebied. Dat is namelijk de provincies, de regio's in staat stellen ook daadwerkelijk die innovaties te maken. Innovaties maken en andere, slimmere vormen van openbaar vervoer ontwikkelen vraagt ook dat zij kunnen investeren. Precies de voorwaarden die de staatssecretaris heeft gesteld aan dit vangnet belemmeren nu juist de mogelijkheid, zo hoor ik vanuit veel regio's, om opbrengsten van rendabele lijnen te kunnen inzetten om slimmere vormen van openbaar vervoer te ontwikkelen.

De voorzitter:

Uw vraag.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Dus mijn vraag aan de staatssecretaris is: kan zij in overleg met de regio op korte termijn de voorwaarden die nu gelden voor het transitievangnet versoepelen zodat er ook daadwerkelijk rendementen van rendabele lijnen ingezet kunnen worden voor slimme oplossingen om vervoersarmoede tegen te gaan?

Staatssecretaris Heijnen:

Ik weet dat dat een vraag is van een beperkt aantal vervoerders. Het is niet zo dat dit een breed gedragen beeld is. In den lande zijn er al hele mooie voorbeelden van hoe je kunt voorkomen dat mensen geen toegang hebben tot goed openbaar vervoer. Neem de provincie Zeeland. Die heeft een prachtig plan gemaakt waarbij je geen lege bussen meer laat rijden, maar waarbij op afroep een busje kan worden besteld. Daar wordt ook gekeken hoe je het bijzonder vervoer kunt combineren met het streekvervoer. Daar worden hele mooie verbindingen gemaakt. Daarom heb ik ook aan Zeeland gevraagd om mee te helpen bij het organiseren van die conferentie die we in januari willen gaan houden, omdat we het ei van Columbus ook niet elke keer opnieuw moeten vinden. Er zijn al hele goede voorbeelden. Je moet natuurlijk wel per gebied kijken wat voor dat gebied werkt. Er zijn dus al voorbeelden. Ik denk dat we met die transitievergoeding — anders had ik echt een ander voorstel richting Kamer gestuurd — in elk geval doen wat we moeten doen, en dat is het basisnetwerk op orde houden en hun de tijd geven om in dat transitiejaar toe te werken naar het nieuwe normaal.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Het basisnet op orde houden is echt iets anders dan de transitie naar slimmer openbaar vervoer in gang zetten. Ik ben blij dat de staatssecretaris zegt: hé, ik wil de regio's met elkaar in contact brengen om van elkaar te leren. Maar ik hoor concreet van regio's, bijvoorbeeld in het Noorden, dat zij niet uit de voeten kunnen met de voorwaarden voor de transitievergoeding. Nogmaals benadruk ik mijn oproep: kan de staatssecretaris met de regio's die zeggen niet uit te voeten te kunnen met de huidige voorwaarden in gesprek om te kijken of er vanuit de staatssecretaris naar de regio's toe maatwerk mogelijk is?

Staatssecretaris Heijnen:

Wij hebben hier heel veel gesprekken over gehad. Ik heb die ook in NOVB-verband gehad. Daar zitten ook vertegenwoordigers van het Noorden in. Ik ken natuurlijk de argumenten die gebruikt zijn. Uiteindelijk hebben we op basis van een heleboel afwegingen — het strekt misschien wat ver om die hier allemaal de revue te laten passeren — aangegeven: dit is het bod dat wij vanuit de landelijke overheid doen in het kader van het transitiejaar. Daarnaast zijn er nog een aantal andere ontwikkelingen. Daar hebben vervoerders en provincies ongetwijfeld last van. Neem bijvoorbeeld de stijgende energiekosten, überhaupt de inflatie, en het personeelstekort, waardoor ze meer moeten puzzelen. Dat zijn allemaal andere facetten. Daar moeten we natuurlijk het gesprek met elkaar over voeren. Laten we de discussie nu niet te veel vermengen. Het transitievangnet zal de vervoerders en de provincies in staat stellen om het basisaanbod voor de reiziger op peil te kunnen houden. Het is mogelijk dat er vervolgens ook nog andere keuzes worden gemaakt, misschien op basis van nog meer factoren. Dat moeten we dan bespreken. Dat zullen we blijven doen.

De heer Van der Staaij (SGP):

De plaatsen waar de laatste bushalte uit de grond wordt getrokken zijn ook soms de plaatsen in dunbevolkt gebied waar al eerder de slager is vertrokken, de bank is vertrokken en de politie niet te veel te zien is. Dat is omdat het rendabeler is om het allemaal in te zetten in dichter bevolkt gebied. Dat is allemaal te begrijpen. Maar het gevolg is wel dat het voorzieningenniveau verschaalt. Mijn vraag aan de staatssecretaris is of zij ook vanuit dat bredere perspectief op die conferentie in januari wil kijken hoe we hiermee verder kunnen komen, juist ook om de kleinere kernen en de dunbevolkte gebieden te laten voelen dat ze erbij horen.

Staatssecretaris Heijnen:

Deze oproep van de heer Van der Staaij is mij uit het hart gegrepen. Ik zal die zeker meenemen tijdens die conferentie. Daarom vind ik het zo belangrijk om ook de provincie Zeeland een prominente rol te geven. Die heeft juist te maken met dunner bevolkte gebieden en heeft nagedacht over heel slimme oplossingen daarvoor. Ook daar zal vast wel eens het een en het ander misgaan, maar dat is ook niet erg. Je moet ook in zo'n fase proberen te leren en bekijken hoe je het systeem uiteindelijk zo optimaal mogelijk voor de reiziger kunt inzetten. Ik neem de oproep van de heer Van der Staaij graag mee.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

De mensen in de regio's hebben gewoon echt helemaal, helemaal geen bal aan conferenties, praten, dialogen, nog een keer praten en nog een keer praten. Die willen gewoon met de bus. Die willen gewoon naar school. Die willen naar het ziekenhuis kunnen. Die willen naar hun oma kunnen. Die willen gewoon naar hun werk kunnen. Die hebben daar gewoon niks aan. De staatssecretaris zegt dat het heel erg is dat er kansen ontnomen worden omdat er geen goed openbaar vervoer is. In Noord-Brabant dreigt er nu een vmbo-school gesloten te worden, omdat de provincie de scholierenlijnen wil opheffen. Dat gaat om 600 leerlingen die straks gewoon niet meer naar hun school komen. Mijn vraag aan de staatssecretaris is: dat is toch niet acceptabel? Is zij het daarmee eens?

Staatssecretaris Heijnen:

Wij hebben natuurlijk democratisch gekozen Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten, die daar ongetwijfeld slimme en verstandige afwegingen in zullen gaan maken. Laten we nou dus ook niet het beeld neerzetten dat er op provinciaal niveau wordt gekeken hoe ze kinderen niet meer naar school kunnen laten komen. Er zal ongetwijfeld gekeken worden hoe bijvoorbeeld het onderwijs op een zo goed mogelijke manier toegankelijk kan worden gehouden. Wellicht zijn er redenen voor. Als de scholieren niet met de trein of de bus naar school gaan, dan kan ik me voorstellen dat een provincie daar op een andere manier naar kijkt, maar ik ben het wel heel erg met mevrouw Van der Plas eens dat we steeds moeten blijven kijken of we dat basisniveau op een goede manier op orde hebben. Daarin heeft ook de provincie zelf natuurlijk wel een eigen verantwoordelijkheid, namelijk om samen met de regionale aanbieders te kijken hoe ze dat op een goede manier kunnen inregelen.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

De keuze voor een school moet afhankelijk zijn van de vraag of het een goede school is, of je het onderwijs krijgt dat je graag wil en of er opleidingen worden geboden die je opleiden tot wat je later zou willen worden. Een schoolkeuze mag natuurlijk nooit afhangen van of de bus er wel naartoe rijdt. Dat dreigt in Noord-Brabant bij de Curio prinsentuin, een vmbo-school met 600 leerlingen, wel te gebeuren. Ik vind het dan best wel vreemd dat de staatssecretaris hier zegt: weet je, de Gedeputeerde Staten en de Provinciale Staten worden gekozen en zullen allemaal wel met mekaar uitvogelen hoe dat dan wel moet. Nee, want de schoollijnen dreigen opgeheven te worden. Mijn vraag is dan nogmaals als volgt. Ik vind dat de staatssecretaris daar gewoon aan de alarmbel moet trekken als een school hierom dreigt te sluiten; dat mag gewoon nooit acceptabel zijn. Is de minister bereid om daar wat aan te doen? Dit zijn honderden leerlingen die straks gewoon ergens anders naar school moeten, misschien naar een school die ze helemaal niet willen, die helemaal niet de opleiding biedt die ze willen hebben. Dat kan toch niet?

Staatssecretaris Heijnen:

Het nadeel dat mevrouw Van der Plas en ik op dit moment hebben, is dat het systeem dusdanig geregeld is dat ik geen gedeputeerde in Brabant ben en mevrouw Van der Plas geen Statenlid in het Brabantse. Daar worden afwegingen gemaakt. Zo hebben we het systeem met elkaar ingeregeld.

Ik kan mij heel erg lastig voorstellen dat de gedeputeerden en de Statenleden in Brabant niet op eenzelfde zorgvuldige wijze naar dit soort dilemma's zullen kijken als wij dat zouden doen als wij daar zouden zitten, dus ik ga ervan uit dat daar zorgvuldig naar gekeken wordt. Op het moment dat wij echt merken dat bepaalde dingen vastlopen, dan hebben we daar natuurlijk ook gesprekken over. Sterker nog, die heb ik op dit moment al in NOVB-kader en aan de Spoortafel, om steeds voeling te houden met wat er allemaal leeft en speelt. Op dit moment spelen er best een aantal zaken, waarover we ook met de provincies en de regionale vervoersaanbieders nog doorlopend in gesprek zijn. Mevrouw Van der Plas mag ervan uitgaan dat ik haar en de rest van de Kamer daarover informeer en op de hoogte houd. Ik snap heus wel dat het heel erg vervelend is en in mijn beleving ook absoluut onwenselijk dat, als je in een dorp woont en gebruikmaakt van een bus, die hele lijn dan wordt afgeschaft en je ook geen toegang hebt tot maatwerk. Net om die reden willen we leren van gebieden waar ze wel maatwerk leveren, zodat mensen zo snel mogelijk weer toegang kunnen hebben tot een goed openbaarvervoersysteem, want iedereen heeft daar gewoon wel recht op.

De heer Van der Molen (CDA):

Ik heb bij de begrotingsbehandeling, waar deze staatssecretaris ook bij was, al gezegd: als je buiten de stad woont en een laag inkomen hebt, dan ben je in Nederland de sjaak, want dan ben je aangewezen op openbaar vervoer, maar dat is er vaak niet meer. Nu hoor ik de staatssecretaris verwijzen naar een basisniveau. Ik merk heel erg dat mensen vooral in trein en bus stappen op het moment dat die met enige regelmaat rijden. Als het een aantrekkelijke manier is om te reizen, dan stappen ze erin. Ik zou de staatssecretaris willen vragen of het risico nu niet heel groot is dat we in een soort neerwaartse spiraal komen en dat er, elke keer dat er wordt afgeschaald, vanzelf minder mensen in de bus stappen. En als er minder mensen in die bus stappen, dan komen we op de variant uit die de staatssecretaris noemt: de lege bus die we afschaffen.

Staatssecretaris Heijnen:

Daarom is het belangrijk om aan de ene kant te kijken naar goed maatwerk. We zien namelijk dat er in bepaalde gevallen gewoon te weinig mensen wonen om een bus enigszins rendabel te laten rijden. Het heeft gewoon geen zin om een lege bus te laten rijden. Dan kun je er beter voor zorgen dat je maatwerk ter beschikking hebt. Aan de andere kant moeten we ook niet onderschatten dat de na-ijleffecten van corona nog steeds aan het doorwerken zijn. Dat heeft er ook toe geleid dat we nog een extra investering doen. Want wij willen uiteindelijk naar 30% meer reizigers in het openbaar vervoer in 2030. Dat is nog steeds de ambitie. De openbaarvervoerbedrijven zijn samen met de regionale overheden en de landelijke overheid aan het kijken hoe ze ervoor kunnen zorgen dat het systeem er in 2024 uiteindelijk klaar voor is om als het ware meer zelfstandig verder te gaan, dus zonder extra financiële impulsen van de landelijke overheid. Dit staat nog een keer buiten al die andere facetten die ik al een aantal keren benoemd heb.

De heer Van der Molen (CDA):

Daar zou ik dan nog even op willen ingaan, want ik denk dat de staatssecretaris dat bedoelt. Die bussen zijn compleet

leeg. Vroeger had je nog een bus met een chauffeur, maar geen mensen erin. Nu zijn de bussen helemaal leeg, want er is geen chauffeur. Ik snap dat buslijnen in stand houden zonder chauffeurs niet gaat gebeuren. Ik zou dus ook nog aan de staatssecretaris willen vragen of zij heel helder heeft of er nog nadere knelpunten weggenomen kunnen worden bij de werving en het zo snel mogelijk opleiden van chauffeurs. Uit mijn gesprekken met vervoersbedrijven blijkt dat er nog altijd belemmeringen zijn, zoals de taal die je moet spreken, het volgen van een cursus Nederlands en anderszins. Mensen die wel chauffeur willen worden, komen daardoor niet eens op de bus. Laat staan dat er dan nog een bus rijdt op het platteland.

Staatssecretaris Heijnen:

Voor een deel zullen ongetwijfeld vervoersbedrijven zelf bepaalde voorwaarden stellen. Ik weet uit een eerder gesprek met NS dat het bijvoorbeeld zo was dat je als machinist geen tatoeages mocht hebben. Die regeling is inmiddels afgeschaft, maar ik noem maar even een voorbeeld. Ik denk dat het heel erg goed is dat de vervoersbedrijven ook zelf kijken of zij de goede eisen stellen aan een chauffeur. Het is natuurlijk nogal een verantwoordelijkheid om chauffeur te zijn, dus je moet ook niet willen dat elke willekeurige persoon zomaar een bus gaat besturen. Daar heb je bepaalde voorwaarden voor nodig. Maar als er voorbeelden zijn van landelijke regelgeving door de overheid die belemmerend werkt zonder dat we snappen waarom we die regel hebben, dan sta ik er altijd voor open om ernaar te kijken en dan zal ik ongetwijfeld in de Kamer een goede partner vinden om die regel zo snel mogelijk te schrappen.

Mevrouw Bouchalikh (GroenLinks):

De staatssecretaris herhaalt meermaals dat het basisniveau van het ov op zich voldoende geregeld is met het huidige vangnet. Maar het PBL signaleerde eerder dat het voorzieningenniveau juist omlaag is gegaan en dat mensen niet op bepaalde plekken kunnen komen. In het artikel dat we vandaag bespreken, lezen we dat Christel Pijpker uit het dorp Een zich afvraagt hoe hun jongeren naar school moeten gaan en hoe hun minder mobiele ouderen boodschappen moeten gaan doen. Wat zegt de staatssecretaris tegen deze mensen? In hoeverre had deze afschaling voorkomen kunnen worden als de ideeën die wij samen met de SP en de PvdA hebben ingediend wel waren doorgevoerd? Ik vind het absoluut niet kunnen dat er wordt gesproken van een basaal voorzieningenniveau, terwijl er constant geluiden binnenkomen over afschaling.

Staatssecretaris Heijnen:

Natuurlijk is het niet wenselijk als je in de situatie zit dat je nu geen toegang hebt tot openbaar vervoer. Dat willen we met z'n allen niet. Dat is ook de reden dat ik zelf die vervoersarmoede op de agenda heb gezet. Dat heb ik juist gedaan, omdat goede toegang tot openbaar vervoer heel belangrijk is voor de kansen die mensen hebben. Als je die toegang niet hebt, verklein je je mogelijkheden. Dat is een discussie die we ook de komende tijd met elkaar zullen moeten blijven voeren. Hoewel wij, denk ik, allemaal wel aanvoelen dat er vervoersarmoede is, is het nog steeds niet officieel vastgesteld. Er wordt nu een onderzoek naar gedaan. Op het moment dat het dan officieel wordt vastgesteld, gaan we

vervolgstappen zetten. Het is niet zo dat ik alleen vanuit lenW daar iets aan kan doen. Ik zal daar ook met andere ministeries naar moeten kijken. Maar het is een ontzettend belangrijk thema, dus natuurlijk moeten we ervoor zorgen dat mensen zo goed mogelijk kunnen blijven reizen. Daar ga ik me ook voor inspannen. Mevrouw Bouchallikh mag dat ook van mij verwachten. Ik zou ook wel willen zeggen dat het belangrijk is dat we met elkaar blijven zoeken naar maatwerkoplossingen, want die zouden voor de mensen die mevrouw Bouchallikh net aanhaalt, wel een oplossing kunnen bieden. Hoewel ik snap dat ze daar op dit moment even helemaal niks aan hebben, en dat is frustrerend.

De heer Alkaya (SP):

De staatssecretaris gaf zojuist in het interruptiedebat iets interessants aan. Ons openbaar vervoer is dus voor een belangrijk deel — voor een veel te groot deel — overgelaten aan bedrijven. De staatssecretaris zei: die bedrijven vroegen om 500 miljoen om de dienstverlening in stand te houden, omdat ze weer winst wilden gaan maken. En omdat de staatssecretaris niet met belastinggeld die winst wilde sponsoren, is zij overgegaan tot het verstrekken van 150 miljoen. Maar wat als nou blijkt, met die dienstregelingen die nu bekend zijn gemaakt, dat het niet ten koste gaat van de winst van die bedrijven maar dat het ten koste gaat van lijnen die geschrapt worden? Heeft de staatssecretaris dan middelen om tussentijds in te grijpen om te voorkomen dat die 150 miljoen wordt ingezet om de winst van private bedrijven in stand te houden?

Staatssecretaris Heijnen:

Dat hebben we dus geregeld in de voorwaarden die gelden voor het aanspraak maken op het transitievangnet.

De voorzitter:

De heer Alkaya, tot slot.

De heer Alkaya (SP):

Er worden nu lijnen geschrapt. Dus het is uitgesloten dat dat komt doordat die 150 miljoen te weinig is? De bedrijven hadden om 500 miljoen gevraagd, maar krijgen maar 150 miljoen. Het is dus uitgesloten dat dat ervoor heeft gezorgd dat bepaalde lijnen die niet rendabel genoeg zijn, geschrapt worden? Volgens de staatssecretaris is die relatie tussen oorzaak en gevolg dus niet te stellen?

Staatssecretaris Heijnen:

Dat bedrag van 150 miljoen euro heb ik niet zelf verzonnen of uit de hoge hoed getoverd. Dat is tot stand gekomen in overleg met alle partijen. Zij hebben aangegeven dat zij maximaal 150 miljoen euro nodig zouden hebben om de basisvoorzieningen op peil te houden. Daarbij is wel aangegeven dat ze graag willen investeren en dat er ook een mogelijkheid moet zijn om winst te maken. Daarvan hebben wij gezegd: maar daarvoor is dat transitievangnet niet bedoeld. We kunnen die discussie wel op andere plekken met elkaar voeren, maar het transitievangnet an sich is daar niet voor bedoeld. Dat is bedoeld om je te slepen door dat jaar waarin je in transitie bent. We gaan er daarbij van uit dat vanaf 2024 dat transitiegeld niet meer nodig is. Dat neemt niet weg dat vervoersbedrijven en provincies op dit

moment ook nog met een heleboel andere uitdagingen te maken hebben. Daarover zit ik nog steeds met ze aan tafel. Natuurlijk kijken we ook daar weer wat er nodig is en wat we vanuit de landelijke overheid kunnen doen om te helpen, hoewel ook een deel van de verantwoordelijkheid, de keuzes en de afwegingen gewoon ook op een ander niveau ligt dan op het landelijke, omdat we dat nu eenmaal zo hebben ingeregeld in Nederland.

De voorzitter:

Dan wil ik de staatssecretaris bedanken voor het beantwoorden van deze mondelinge vraag.