

Vergaderjaar 2019–2020

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 715

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 april 2020

Bij de begrotingsbehandeling van 17 oktober 2019 (Handelingen II 2019/20, nr. 15, item 10) is de motie van de leden Laçin en Kröger (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 30) aangenomen (Handelingen II 2019/20, nr. 16, item 12) waarin de regering wordt verzocht om in samenspraak met provincies een landelijk overzicht te maken over de ontwikkelingen van de dekking en de bereikbaarheid van het openbaar vervoer en daarin eventuele vervoersarmoede mee te nemen. Daarnaast is door de heer Laçin een verzoek ingediend om een reactie per brief op het artikel «Ook woonwijken in steden slechter bereikbaar met ov» (18 februari 2020, de Telegraaf) (Handelingen II 2019/20, nr. 55, item 30). Hierbij informeer ik u over de uitvoering van de motie en reageer ik op het onlangs verschenen artikel.

De motie Laçin en Kröger

In «De staat van het regionale openbaar vervoer 2018», dat door CROW-KpVV in december 2019 is gepubliceerd, zijn per concessie cijfers opgenomen over de ov-beschikbaarheid door de jaren heen. Hierbij wordt uitgegaan van een acceptabele afstand van 500 meter naar een bus- of tramhalte, 1.000 meter naar een metro- of sneltramhalte en 2 à 3 kilometer naar een treinstation hemelsbreed. Sinds 2001 is de dekkingsgraad toegenomen dankzij de groei van het ov-aanbod. In 2013 en 2015 bereikte de ov-beschikbaarheid een hoogtepunt van 92,4%. De meest recente cijfers dateren uit 2017, waarin de huidige beschikbaarheid van 92,1% is vastgesteld. Landelijk is dit een klein verschil met de jaren daarvoor. Bij wijzigingen van het aanbod zullen er lokaal voor een deel van de gebruikers ook merkbare effecten zijn. Voor een deel van de reizigers wordt de afstand tot de dichtstbijzijnde halte of station groter, anderen gaan er juist op vooruit door de toevoeging van lijnen op nieuwe locaties of door de verhoging van frequenties.

Dat 7,9 procent van de Nederlandse bevolking geen vaste ov-lijndienst in de directe nabijheid heeft, betekent niet noodzakelijkerwijs dat de desbetreffende inwoners geheel verstoken zijn van collectief vervoer. De afstand tot de halte kan net buiten de opgegeven maat van 500 meter hemelsbreed liggen. Provincies en gemeenten kunnen daarnaast ook besluiten om in gebieden waar onvoldoende vraag is naar openbaar vervoer, reizigers een alternatief te bieden met (kleinschaliger) flexibel vervoer in plaats van of in aanvulling op bestaande lijnen. Dat gebeurt ook op veel plaatsen. Dit kan bedoeld zijn voor iedereen of voor een specifieke doelgroep. In «De staat van het regionale openbaar vervoer» is de verwachting uitgesproken dat het vraagafhankelijk vervoer nog zal toenemen de komende jaren mede dankzij de technologische ontwikkelingen. De scheidingslijn tussen het traditioneel ov en vraagafhankelijk ov zal hierdoor steeds vager worden. Waar dat leidt tot hogere tarieven voor openbaar vervoer, geven gemeenten vaak een tegemoetkoming in de kosten voor mensen die het niet kunnen betalen en/of een vervoervoorziening voor mensen die dat nodig hebben. Daarmee wordt voorkomen dat mensen niet aan maatschappelijke activiteiten kunnen deelnemen.

«De staat van het regionale openbaar vervoer» wordt jaarlijks gepubliceerd en biedt een landelijk overzicht, dat in samenwerking met provincies en vervoerregio's is opgesteld, zoals bedoeld in de motie Laçin en Kröger. Ik beschouw de motie daarmee afgedaan.

Kwartaalrapportage ov-ombudsman

De situaties die worden genoemd in de kwartaalrapportage van de ov-ombudsman, waar bovengenoemd artikel naar verwijst, zijn voorbeelden van plekken waar de beschikbaarheid van het openbaar vervoer is verslechterd voor een groep inwoners, omdat de bus niet meer langs een halte in de buurt rijdt. Meestal zijn dat haltes waar heel weinig mensen in- en uitstappen. De afweging van het schrappen of toevoegen van een buslijn of halte ligt bij de provincies en vervoerregio's als opdrachtgevers van het regionale openbaar vervoer. Zij werken voortdurend aan de optimalisering van het vervoeraanbod in samenspraak met de regionale vervoerders en consumentenorganisaties. Voordat een concessie wordt verleend vraagt de provincie als concessieverlener advies aan consumentenorganisaties, zoals voorgeschreven in artikel 27 van de wet personenvervoer. De provincie biedt vervolgens ook de ruimte voor overleg. Ook bij dienstregelingswijzigingen bieden provincies de gelegenheid vooraf te reageren. Daar wordt altijd gebruik van gemaakt door inliggende gemeenten, consumentenorganisaties en bewoners. Bij de besluitvorming daarover moeten provinciale staten de verschillende belangen tegen elkaar afwegen binnen de beschikbare middelen voor regionaal openbaar vervoer.

Lopend onderzoek

De beoordeling of sprake is van eventuele vervoersarmoede is complex en hangt van een veelvoud van factoren af. Het KiM hanteert daarvoor de volgende definitie: «*Het niet of moeilijk kunnen bereiken van activiteitenlocaties als gevolg van gebrekkige vervoersmogelijkheden, in combinatie met de sociaaleconomische en ruimtelijke omstandigheden waarin mensen verkeren en hun vaardigheden. Hierdoor worden zij belemmerd in hun deelname aan het maatschappelijk leven*». Het gaat hierbij dus niet alleen om de beschikbaarheid van openbaar vervoer. Ook beschikbaarheid van ander vervoer, ruimtelijke factoren en voorzieningen op basis van sociaal-, welzijns- en gezondheidsbeleid spelen een rol. Ruimtelijk gezien concentreren mensen

met een risico op vervoersarmoede zich in de (buitenschil van) grote steden en in de krimpgebieden.

Voor het PBL is het onderwerp vervoersarmoede (en in bredere zin de verdelingseffecten van mobiliteit en bereikbaarheid) integraal onderdeel van het thema «Stad en regio in ontwikkeling». Het is als zodanig aan de orde in onder meer Kansrijk Mobiliteitsbeleid en een (aankomend) projectvoorstel rond Inequalities in Mobility and Accessibility (Ongelijkheden in Mobiliteit en Bereikbaarheid). Zodra deze onderzoeken zijn gepubliceerd zullen de resultaten worden gedeeld met de overige betrokken ministeries, namelijk BZK, VWS en SZW.

In het laatstgenoemde onderzoek zal de afstand tot de dichtstbijzijnde halte of station ook als indicator worden meegenomen. In vervolg op «De staat van het regionale ov» zal CROW nader onderzoek doen naar de ov-beschikbaarheid op loop- of fietsafstand via bestaande wegen. Ik ben voornemens om de resultaten van deze onderzoeken ook binnen het Nationaal OV Beraad (NOVB) te bespreken en u daarover te informeren via de periodieke voortgangsrapportage van het NOVB.

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