

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

2614

Vragen van het lid **De Hoop** (PvdA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *de dreigende kaalslag in het openbaar vervoer* (ingezonden 15 april 2022).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 2 mei 2022).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de oproep van lagere overheden om de beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer (ov) niet stop te zetten?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bent u bereid zo snel mogelijk duidelijkheid te geven over het al dan niet verlengen van de beschikbaarheidsvergoeding? Waarom is dit niet in het eerste kwartaal gebeurd zoals aangekondigd in de brief van uw voorganger van 16 december 2021?

Antwoord 2

De Kamer en de OV-sector zijn op 14 april jl. geïnformeerd over het kabinetsbesluit om de BVOV te verlengen tot het einde van 2022². Om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen is het moment iets opgeschoven in de tijd.

Vraag 3, 4 en 5

Hoe beoordeelt u de uitspraak dat het ov zonder goede afspraken onvermijdelijk in een neerwaartse spiraal terechtkomt met 20 tot 30 procent minder trein, trams, metro's en bussen in 2023?

Erkent u dat het openbaar vervoer ook bij een lagere bezetting een essentiële maatschappelijke functie heeft, gezien er altijd mensen afhankelijk van zullen zijn?

¹ De Telegraaf, 8 april 2022, Brandbrief lagere overheden: zet coronasteun ov niet zomaar stop | Financieel | Telegraaf.nl.

² Kamerbrief 23 645, nr. 763, Regeling OV 2022, 14 april 2022.

Vindt u ook dat forse bezuinigingen op het openbaar vervoer onmogelijk zijn om te rijmen met de maatschappelijk rol van het openbaar vervoer?

Antwoorden 3, 4 en 5

Het is van groot belang dat het openbaar vervoer haar maatschappelijke functie goed kan uitvoeren. Zowel voor de reiziger die er van afhankelijk is, als ook de noodzakelijke bijdrage aan duurzaamheid, het ontsluiten van nieuwe woningen en het opvangen van de groeiende behoefte aan mobiliteit. Vanwege dat maatschappelijk belang kunnen vervoerders voor heel 2022 gebruik maken van de beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV). Met het doortrekken van de BVOV wordt zekerheid geboden voor de sector en voor de reizigers beschikbaar en veilig (regionaal) OV gegarandeerd. Zo worden de dienstregelingen voor de tweede helft van 2022 onder dezelfde voorwaarden mogelijk gemaakt als op dit moment.

Voor 2023 gaat het KiM nu uit van 97% reizigersherstel t.o.v. 2019. In juni volgt een nieuwe prognose van het KiM. Ik blijf de (reizigers)ontwikkelingen goed monitoren en blijf daarover in gesprek met de OV-sector in het Nationaal OV-Beraad (NOVB).

Vraag 6

Vindt u het ook kwalijk als personeel ontslagen moet worden terwijl er weer nieuw personeel aangetrokken moet worden zodra de vraag weer toeneemt?

Antwoord 6

Met het doortrekken van de beschikbaarheidsvergoeding OV voor heel 2022 is er zekerheid voor de vervoerders. Voor 2023 werken de decentrale overheden aan nieuwe vervoerplannen en dienstregelingen, waarin zij voor hun concessies keuzes zullen maken over eventuele aanpassingen in het OV-aanbod en de daaruit voortvloeiende inzet van personeel en materieel. Net als in de afgelopen jaren blijf ik deze ontwikkelingen goed volgen en blijf daarover met de sector in gesprek in het Nationaal OV-Beraad (NOVB).

Vraag 7

Hoe beoordeelt u het risico dat door een verschraving van het openbaar vervoer meer mensen een auto zullen aanschaffen?

Antwoord 7

Zoals ik uw Kamer op 14 april jl. heb geïnformeerd heeft het kabinet gezien het belang van een bereikbaar en veilig OV voor de reiziger, besloten de Beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) door te trekken tot en met 31 december 2022. Zo maken we de dienstregeling voor de tweede helft van 2022 onder dezelfde voorwaarden mogelijk. Voor de periode daarna zetten de partijen in het NOVB zich er voor in om het OV voor de reizigers aantrekkelijk te houden. Aan de hand van de reizigersdata van Translink en de prognoses van het KiM monitoren we de ontwikkelingen nauwlettend.

Vraag 8 en 9

Bent u het eens dat bezuinigingen op het openbaar vervoer in het bijzonder in landelijke gebieden vervelende of zelfs schrijnende gevolgen hebben? Bent u bereid om specifiek beleid te voeren op het openbaar vervoer in landelijke gebieden om de bereikbaarheid van voorzieningen in stand te houden?

Antwoord 8 en 9

Ik volg de ontwikkelingen in het openbaar vervoer nauwgezet en blijf daarover met de sector in gesprek. Per brief van 16 december 2021³ heb ik u geïnformeerd over de ontwikkelingen in het OV. De informatie uit deze rapportage wordt periodiek geüpdatet en geeft onder andere inzichten in de ontwikkelingen per regio. De rapportage wordt in het najaar met uw Kamer gedeeld, zodra de dienstregelingen voor 2023 door de decentrale overheden zijn vastgesteld.

³ Kamerbrief 23 645, nr. 762, Stand van zaken vervoerplannen 2022, beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) en actuele ontwikkelingen OV en taxi, 16 december 2021.

Vraag 10

Heeft u een beeld van het niveau van het openbaar vervoer (hoeveel lijnen zijn geschrapt, rijden minder frequent, etc) sinds het uitbreken van de coronacrisis?

Antwoord 10

In het kader van de beschikbaarheidsvergoeding ontvang ik periodiek informatie over het voorzieningenniveau in het land. Tot op heden zijn wijzigingen in dienstregelingen ongeveer 90% ten opzichte van 2019, zoals toegelicht in de Kamerbrief en rapportage van 16 december 2021. Als randvoorwaarde voor aanpassingen van het aanbod is met de sector afgesproken dat de basisprincipes van beschikbaarheid en veiligheid van het OV als duurzame mobiliteitsvorm niet in het geding mogen komen. De afwegingen die daarbij worden gemaakt behoren tot de verantwoordelijkheid van de provincies en vervoerregio's, die daarbij de gemeenten en (lokale) reizigersorganisaties jaarlijks consulteren.

Vraag 11

Bent u bereid om het niveau van openbaar vervoer de komende maanden goed te monitoren en deze informatie te delen met de Kamer?

Antwoord 11

Ik zal uw Kamerdit najaar, als de dienstregelingen voor 2023 door de decentrale overheden zijn vastgesteld, wederom informeren over de ontwikkeling van het voorzieningenniveau.

Vraag 12

Kunt u een beeld geven van de financiële mogelijkheden van provincies en de vervoerregio's om een acceptabel niveau van openbaar vervoer in stand te houden?

Antwoord 12

De provincies hebben ter bekostiging van het openbaar vervoer de algemene uitkering uit het Provinciefonds ter beschikking. De provincies bepalen zelf hoeveel middelen zij willen besteden aan het OV en het door hen gewenste acceptabele niveau er van. De besluitvorming daarover vindt plaats in de provinciale staten.

De vervoerregio's MRDH en VRA ontvangen jaarlijks een Brede Doeluitkering voor het uitvoeren van decentrale verkeer- en vervoerstaken waaronder de exploitatie van het OV waarvan zij concessieverlener zijn. De BDU is jaarlijks ruim € 900 miljoen, waarvan het grootste deel wordt besteed aan exploitatie van OV en aanleg, beheer en onderhoud van de railinfrastructuur die daarmee samenhangt. In overleg met de inliggende gemeenten bepalen de vervoerregio's wat een acceptabel niveau van OV is.

Vraag 13

Hoe beoordeelt u het feit dat de Brede Doeluitkering gecorrigeerd voor inflatie tussen 2008 en 2021 bijna 15% lager is, terwijl het volume fors is toegenomen?

Antwoord 13

De BDU is in het begin van die periode onderworpen geweest aan bezuinigingen door de toenmalige kabinetten. Dat betekent dat regio's keuzes moesten maken in de aanwending van beschikbare middelen.

Vraag 14

Kunt u een beeld geven van de middelen die provincies vanuit het Rijk hebben ontvangen in de afgelopen tien jaar om het openbaar vervoer te regelen?

Antwoord 14

Dat beeld kan ik niet geven. Tot 2016 ontvingen de provincies ook nog BDU. Voor de provincies was dit in totaal ruim één miljard euro. Vanaf 2016 is dat bedrag overgeheveld naar het provinciefonds, waarbij er geen sprake meer is van een geoormerkt bedrag voor OV, maar bestedingsvrijheid voor de provincies. Zie verder mijn antwoord op vraag 12.