

Vergaderjaar 2022–2023

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 782

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 oktober 2022

Op 8 juli heb ik uw Kamer geïnformeerd over mijn voornemen om een vangnet in te stellen dat bedoeld is om ook in 2023 voldoende, veilig en betrouwbaar OV te kunnen organiseren, ondanks de onzekere reizigersontwikkeling en -inkomsten.¹

In diezelfde brief heb ik ook toegelicht dat het voornemen om een éézijdig vangnet ging, maar dat het voor de OV-partijen mogelijk bleef om aan te sluiten bij dit vangnet. Ik ben dan ook verheugd u te kunnen informeren dat na goede gesprekken met de OV-sector er alsnog overeenstemming is bereikt over een gezamenlijk vangnet. Met dit gezamenlijke vangnet zet ik samen met de andere OV-partijen een flinke stap in het adresseren van onzekerheden in het OV voor 2023. In deze brief informeer ik u dan ook graag over het transitievangnet voor het OV in 2023, de evaluatie van de huidige regeling beschikbaarheidsvergoeding OV (2020–2022) en de voorgenomen herijking van het toekomstbeeld OV.

Transitievangnet 2023 en monitoring van het OV

Op 28 september jl. heb ik met alle betrokken partijen in het Nationaal OV Beraad (NOVB) gesproken over de ontwikkelingen in de OV-sector. Gezien de onzekerheid in de sector over de reizigersaantallen in 2023 en de veranderde reizigersvraag hebben de gezamenlijke overheden in het NOVB besloten een gezamenlijke regeling transitievergoeding voor 2023 in te stellen. Ik ben blij dat we als OV-partners uiteindelijk tot een gezamenlijke regeling zijn gekomen. De regeling – waarover ik u op 8 juli heb geïnformeerd – is naar aanleiding van het laatste NOVB op een paar punten verbeterd. Zo worden met de regeling ook kosten vergoed voor bijvoorbeeld innovatie of maatregelen om het OV aantrekkelijker te maken voor de reiziger. Ik kom hiermee tegemoet aan de wensen van de sector en uw Kamer. De transitievergoeding die ik beschikbaar stel, is zo ingericht dat concessies die in 2023 nog verlies maken hiervan gebruik

¹ Kamerstuk 23 645, nr. 767.

kunnen maken tot het vastgestelde maximum per concessie. Als plafond voor het gehele OV is in totaal € 150 miljoen beschikbaar. De decentrale overheden blijven ook een belangrijke bijdrage leveren aan het realiseren van voldoende, betrouwbaar en veilig OV in 2023. De regeling wordt spoedig gepubliceerd. Hiermee geef ik invulling aan de gewijzigde motie van het lid Alkaya c.s.²

Verder heeft uw Kamer op 7 juli een motie van het lid De Hoop c.s. aangenomen (Handelingen II 2021/22, nr. 102, item 32) die mij vraagt in kaart te brengen hoeveel steun er per regio nodig is om de dienstregelingen in het OV overeind te houden.³ Het is voor mij echter op dit moment niet mogelijk om de exact benodigde middelen per regio inzichtelijk te maken, omdat mogelijke tekorten afhangen van de werkelijke reizigersaantallen. De beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) in 2022 en de regeling transitievergoeding OV (TVOV) 2023 zijn «ademende» regelingen. Dit betekent dat de omvang van het vangnet meebeweegt met de actuele reizigersopbrengsten. Wanneer de reizigersopbrengsten in 2023 hoger zijn dan verwacht dalen de uitkeringen uit deze regeling. De definitieve hoogte van de uitkering uit de transitievergoeding wordt berekend op basis van een nacalculatie en is bekend zodra de werkelijke kosten en opbrengsten van een concessie in 2023 bekend zijn. Ik zal u hier te zijner tijd over informeren.

Uw Kamer heeft daarnaast een motie van het lid De Hoop aangenomen (Handelingen II 2022/23, nr. 7, Stemming) waarin wordt verzocht om in de monitoring van buslijnen niet alleen naar gemiddelden wordt gekeken, maar ook naar de verdeling over de dag.⁴ De verantwoordelijkheid voor het busvervoer ligt bij de decentrale overheden. Samen kijken we in het NOVB naar landelijke ontwikkelingen in het aanbod. Uw Kamer wordt daarover geïnformeerd via de «Transitiemonitor OV», waarvan u nog dit jaar een update zal ontvangen. De decentrale overheden publiceren daarnaast jaarlijks de «Staat van het regionale OV», waarin in nog meer detail inzicht wordt geboden in de ontwikkelingen in het ov aanbod per concessie. Om invulling te geven aan de motie zal ik de decentrale overheden vragen de verdeling over de dag van buslijnen in kaart te brengen en u daarover te informeren in de Transitiemonitor OV.

Evaluatie van de beschikbaarheidsvergoeding

Ik vind het van belang om toezicht te houden op de uitvoering van steunmaatregelen. De BVOV 2020 moet volgens de regeling BVOV 2020 uiterlijk eind dit jaar worden geëvalueerd. Bij het opstellen van de regeling was echter nog niet bekend dat de BVOV zou worden doorgetrokken in 2021 en 2022 en we voor 2023 de TVOV zouden instellen. Ik hecht aan een zorgvuldige en integrale evaluatie van de BVOV en TVOV en zal deze starten in 2023 als ik over alle informatie beschik over de werking, het gebruik, de verantwoording en de effecten van de regelingen. In de tussentijd blijf ik de ontwikkelingen in het OV, zowel het gebruik als het aanbod, monitoren.

Tijdens de begrotingsbehandeling van 2021 (Handelingen II 2021/22, nr. 18, item 7) heeft mijn voorganger u toegezegd de accountantsverklaringen met betrekking tot de beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) met uw Kamer te delen⁵. De verantwoording van de BVOV aan de decentrale overheden verloopt centraal via het SiSa-systeem. Inmiddels zijn alle verantwoordingen over 2020 binnen. Deze worden momenteel beoordeeld en

² Kamerstuk 31 305, nr. 359.

³ Kamerstuk 31 305, nr. 357

⁴ Kamerstuk 23 645, nr. 773

⁵ Kamerstuk 35 925 XII

besproken met de decentrale overheden met als doel om alle beschikkingen definitief vast te stellen. De BVOV 2020 voor NS is inmiddels helemaal afgerond. Zodra alle beschikkingen over 2020 definitief zijn, zal ik u hierover informeren via het reguliere begrotingsproces.

Herijking toekomstbeeld OV

Ik sluit deze brief graag af met een blik vooruit. Naar aanleiding van de motie van de leden Van Ginneken en Bouchallikh, over het toetsen van plannen en ambities voor het OV op robuustheid, houdbaarheid en kosten,⁶ is in het NOVB van 28 september jl. ook besproken om het Toekomstbeeld OV 2040 te herijken. Dit toekomstbeeld is door mijn voorganger in 2019 samen met alle partijen in de sector opgesteld. Sinds 2019 is er echter veel gebeurd. Denk aan de Covid-crisis, stijgende energieprijzen en personeelstekorten. Ik heb uw Kamer dan ook toegezegd⁷ om breder in te gaan op de ontwikkelingen in het OV, in relatie ook tot brede maatschappelijke opgaven zoals wonen, klimaat, verstedelijking en sociale ontwikkelingen.

Er is blijvende urgentie om het OV te ontwikkelen als voor reizigers aantrekkelijke en duurzame mobiliteitsvorm die een bijdrage levert aan de diverse maatschappelijke opgaven. In het NOVB heb ik daarom geconcludeerd dat we onze ambities en gezamenlijke visie op de toekomst willen herijken en willen beschouwen vanuit de veranderende uitgangssituatie. Uiteraard doen we dat weer samen met alle partners uit het Toekomstbeeld OV en bespreken we dit nader aan de landelijke OV- en Spoortafel.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

⁶ Kamerstuk 23 645, nr. 774

⁷ Kamerstuk 23 645, nr. 780