

Vergaderjaar 2023–2024

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 811

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 november 2023

Het openbaar vervoer (ov) is van groot belang voor iedereen. Het ov moet beschikbaar en betaalbaar blijven, zodat iedereen – ongeacht of je in de stad of in een dorp woont – de mogelijkheid heeft om met het ov naar werk, school, zorgvoorziening of familie te kunnen reizen.

Tegelijkertijd zie ik dat het ov te maken heeft met flinke uitdagingen, zoals hogere brandstofkosten, stijgende personeelskosten en reizigersaantallen die nog niet overal op het niveau zijn van vóór de pandemie. Daarmee komt het ov onder druk te staan en bestaat het risico dat de beschikbaarheid en de betaalbaarheid van het ov in het gedrang komen.

De afgelopen periode heb ik binnen het kabinet en met de medeoverheden en vervoerders intensieve gesprekken gevoerd over de uitdagingen waar het ov voor staat en de mogelijkheden voor aanvullende maatregelen en financiering om het ov in de komende jaren op peil te houden en te verbeteren. Daarbij is het tevens wenselijk om – na enkele jaren van (incidentele) Corona steunmaatregelen vanuit het Rijk – weer terug te keren naar de reguliere bestuurlijke verhoudingen, waarbij concessieverleners en concessiehouders zich aanpassen aan de structurele gedragsveranderingen van de reiziger.¹

Ik ben dan ook blij dat ook uw Kamer ruime aandacht heeft voor de uitdagingen waar het ov nu en de komende jaren mee te maken heeft en dat u daarin ook actief meedenkt over de mogelijke (financiële) maatregelen die genomen kunnen worden om het ov daarbij te ondersteunen. De leden Slootweg en Kuiken dienden daartoe bij de Voorjaarsnota 2023 al een motie in om het ov-aanbod op peil te houden. Bij de Algemene Politieke Beschouwingen 2023 vroeg ook het lid Bikker via een unaniem gesteunde motie om geld vrij te maken om het regionaal ov-aanbod op

¹ Rapport Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM), «Waar is de ov reiziger gebleven.», oktober 2023, Kamerbrief bij onderzoek KIM naar reiziger OV | Kamerstuk | Rijksverheid.nl

peil te houden en tariefstijgingen voor de reiziger in 2024 te voorkomen.² Met de motie van het lid Grinwis vraagt de Kamer mij om de motie van het lid Bikker in uitvoering te nemen voorafgaand aan de vaststelling van de gewijzigde begrotingen van lenW en het Mobiliteitsfonds.³ In deze brief zal ik hierop ingaan.

Tijdelijke overheidssteun

De pandemie heeft de verwachte groei van het ov-gebruik vertraagd. Voor de lange termijn wordt nog steeds een flinke groei van het ov-gebruik verwacht richting 2030 tot 2040.⁴ De afgelopen jaren hebben we het ov op peil gehouden (2019) met de beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) en transitievergoeding (TVOV) van het Rijk, de bijdragen van de decentrale overheden en de inzet van vervoerders en de medewerkers in het ov. Met de beschikbaarheidsvergoeding ontving de ov-sector in totaal € 3,4 miljard aan aanvullende ondersteuning in de periode 2020–2022 vanuit de Rijksbegroting. Voor 2023 is een gezamenlijk transitievangnet met de decentrale overheden afgesproken, waarbij het Ministerie van lenW maximaal € 150 miljoen beschikbaar stelt voor een transitievergoeding ov 2023. Dit is bovenop de reguliere subsidies uit Rijks- en decentrale middelen ten behoeve van de exploitatie en infrastructuur. Het gezamenlijke vangnet is bedoeld om de transitie naar een ov-aanbod te faciliteren dat past bij de nieuwe reizigerspatronen in het ov na corona.

De OV-sector is volop aan de slag

Het is noodzakelijk dat de OV-sector een nieuw evenwicht bereikt tussen kosten en opbrengsten en daarbij ook creatieve oplossingen zoekt voor het inrichten van het ov-aanbod en het inspelen op veranderde reispatronen na corona. De decentrale overheden zijn op dit moment bezig om in het kader van de jaarlijkse vervoerplancyclus hun ov-aanbod voor 2024 vast te stellen binnen de door hen bepaalde financiële kaders. Uitdagingen waarmee zij daarbij te maken hebben zijn hogere kosten (inflatie) en krapte op de arbeidsmarkt. De inflatie vertaalt zich onvermijdelijk ook in een stijging van de tarieven. Daar staat tegenover dat de reizigersaantallen zich langzaam herstellen, maar naar verwachting op termijn ondanks structurele gedragsveranderingen verder zullen doorgroeien vanwege demografische en economische ontwikkelingen. We zien dat een aantal regionale overheden daarom in 2024 extra middelen beschikbaar stelt bovenop de reguliere subsidies. Het gevolg daarvan is dat de kosten voor exploitatie van het ov zwaarder op de provinciale begrotingen drukken. Verder zijn concessieverleners en -houders volop aan de slag om het aanbod aan te passen aan de veranderde reispatronen na Corona. Daarbij verkennen ze ook de mogelijkheden van nieuwe mobiliteitsconcepten binnen de concessies.

Structurele aanvullende steun voor het regionaal ov

De motie van de leden Slootweg en Kuiken vraagt de regering om in kaart te brengen welke (financiële) opties zij ziet om het regionaal ov in 2024 en 2025 te ondersteunen. De motie van het lid Bikker c.s. verzoekt de

² Motie van de leden Slootweg en Kuiken over concrete maatregelen om de bereikbaarheid van de regio te behouden en te verbeteren, 8 juni 2023, Kamerstuk 36 350, nr. 17.

Motie van het lid Bikker c.s. over het aanbod en de betaalbaarheid van het ov in 2024, 21 september 2023, Kamerstuk 36 410, nr. 29.

³ Motie van het lid Grinwis over het gebruik van artikel 2.25 van de Comptabiliteitswet om uitvoering te geven aan de motie Bikker, 5 oktober 2023, Kamerstuk 36 410 IX, nr. 14.

⁴ Rapport Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM), «Waar is de ov reiziger gebleven.», oktober 2023, Kamerbrief bij onderzoek KIM naar reiziger OV | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

regering om het regionaal ov structureel met € 300 miljoen extra te ondersteunen.⁵

Met € 300 miljoen is het mogelijk om de voor 2024 voorziene tariefstijging van 11,7% in het regionaal ov structureel af te wenden, waarbij er in 2025 weer reguliere indexatie van de tarieven zal plaatsvinden. De decentrale overheden verwachten dat daarvoor structureel circa 160 mln. nodig is. De resterende 140 mln. is jaarlijks beschikbaar voor een impuls aan het regionaal ov. Met het NOVB verken ik de ijkpunten, doelstellingen en aanpalende afspraken over het op peil houden van het regionaal ov en bespreek ik hoe de verbetering inzichtelijk kan worden gemaakt.

Daarbij is het uitgangspunt dat zoveel mogelijk wordt aangesloten bij de reguliere wettelijke financiële verhoudingen tussen het Rijk en de decentrale overheden en zullen de middelen beschikbaar worden gesteld via de Brede Doeluitkering (BDU) en via een Decentralisatie Uitkering uit het Provinciefonds (PF). Op deze manier krijgen de decentrale overheden de beschikbaarheid over aanvullende middelen om passend bij de eigen verantwoordelijkheid en situatie maatregelen te nemen om het ov-aanbod te verbeteren.

Het amendement geeft mee dat de middelen voor 2024 eventueel ook nog beschikbaar kunnen worden gesteld via de begroting van lenW. Dit is met name relevant voor de vervoerregio's VRA en MRDH die via de BDU worden bekostigd. In het NOVB bespreek ik de praktische uitvoerbaarheid van de verschillende vormen van financiering in 2024.

Dekking voor het verbeteren van de beschikbaarheid en betaalbaarheid van het regionaal OV

Met de motie van het lid Bikker en het onderliggende ingediende amendement op de lenW-begroting, heeft uw Kamer als dekking aangewezen de posten «Onverdeelde LPO van tranches van voor 2022» en «Resterende LPO Voorjaarsnota 2023» op de Aanvullende Post ter hoogte van 300 mln. Hierbij geldt dat de eerste post volledig wordt gebruikt (ca. 223 mln. struc.). De post Resterende LPO Voorjaarsnota 2023 bestaat uit drie posten:

1. De volledig gereserveerde indexatie voor de risicoreservering Traditioneel Eigen Middelen (TEM) (ca. 19 mln. struc.);
2. Een deel van de gereserveerde indexatie van het Mobiliteitsfonds (ca. 58 mln. struc.);
3. Een deel van de incidenteel gereserveerde indexatie van het Transitiefonds (548 mln incidenteel).

Dekking uit bovenstaande posten betekent dat er minder middelen op de Aanvullende Post resteren ten behoeve van de onderliggende doelen, waaronder in het bijzonder de NPLG-doelen uit het Transitiefonds. Dit is een risico voor de haalbaarheid van de doelen. Dit betekent dat stevigere maatregelen nodig zijn om de doelen te behalen.

Inzet incidentele middelen ter voorkoming prijsstijging NS

NS heeft, net als decentrale vervoerders, de afgelopen jaren te maken gehad met forse kostenstijgingen als gevolg van de inflatie. De tarieven van NS zijn in de jaren 2021, 2022 en 2023 niet in gelijke mate met de inflatie meegestegen. De reden hiervoor is dat NS in de huidige situatie alleen de geprognosticeerde inflatie mag doorrekenen in haar tarieven, en

⁵ Motie van het lid Bikker c.s. over het aanbod en de betaalbaarheid van het ov in 2024, 21 september 2023, Kamerstuk 36 410, nr. 29.

achteraf geen correctie mag doorvoeren als blijkt dat de gerealiseerde inflatie hoger of lager is uitgevallen. In de afgelopen jaren is de werkelijke inflatie telkens hoger uitgevallen dan de prognose. Om NS in staat te stellen de (achtergebleven) tariefontwikkeling weer meer in lijn met de daadwerkelijke kostenontwikkeling te brengen, was ik voornemens om ruimte te creëren voor NS om de tarieven op 1 januari 2024 en per 1 januari 2026 te verhogen met 3,5% bovenop de reguliere tariefverhoging van dat moment.⁶

De ingediende motie van het lid Bikker c.s. roept de regering op om incidenteel € 120 miljoen binnen de begroting van het Mobiliteitsfonds vrij te maken om de voorziene prijsstijging bij de NS in 2024 te voorkomen. Met de € 120 miljoen kan nagenoeg de gehele voorziene tariefsverhoging van 2024 van ca. 8,5% met één jaar wordt uitgesteld. Dan gaat het zowel om de extra prijsverhoging van 3,5% als de reguliere prijsverhoging op basis van de verwachte inflatie in 2024.

Zoals ik reeds heb aangegeven mag NS, vanwege de incidentele aard van de motie van het lid Bikker op dit punt, de voorziene tariefstijging van 2024 van ca. 8,5% alsnog per 1 januari 2025 doorvoeren bovenop de reguliere indexering van de tarieven in 2025. Ook de extra prijsverhoging van 3,5% per 1 januari 2026 zal in stand blijven.

Dekking voor het voorkomen van prijsstijgingen bij de NS in 2024

Met de motie en het onderliggende amendement heeft uw Kamer als dekking aangewezen de verwachte onderbesteding van de TVOV-regeling 2023 (€ 10 miljoen), de modaliteitspecifieke reservering voor OV en Spoor (€ 15 miljoen), vrijvallende middelen uit de risicoreservering PHS Alkmaar-Amsterdam (€ 50 miljoen) en middelen uit resterende budgetten van reeds gekorte verkenningen (€ 45 miljoen).

Het Kabinet heeft besloten deze laatste € 45 mln. op een andere manier te dekken, namelijk uit de gereserveerde middelen voor vergroening personenvervoer. Deze gereserveerde middelen (uit het coalitieakkoord) staan nog op de Aanvullende Post. Met deze keuze wordt voorkomen dat er nog meer gekort moet worden op reeds gekorte verkenningen. Dit acht het Kabinet niet wenselijk, omdat hier eerder dit jaar al ingrijpende keuzes gemaakt zijn. Een en ander past voorts niet bij de regionale behoefte voortvarend uitvoering te geven aan wegen- en spoorprojecten. Er is gezocht naar een alternatieve dekking die aansluit bij het doel van de motie van het lid Bikker c.s. Middelen bestemd voor duurzame mobiliteit worden via dit voorstel ingezet voor het verlagen van de tarieven voor treinkaartjes, wat het gebruik ervan (een meer duurzame vervoersmethode) stimuleert.

Herijking financiële bijdrage OCW voor het studentenreisproduct

Afgelopen periode hebben het Ministerie van OCW en de vervoerders een contractueel herijkingsonderzoek uitgevoerd naar de bijdrage die OCW aan de vervoerders betaalt voor het studentenreisproduct. Dit onderzoek meet eens in de drie jaar het gemiddelde reisgedrag (kilometers) voor de verschillende kaartsoorten van het studentenreisproduct. Op basis van dit onderzoek worden de kaartprijzen die OCW betaalt driejaarlijks herijkt.

De decentrale overheden en vervoerders hebben uw Kamer laten weten grote zorgen te hebben over de mogelijke nadelige bijstelling van circa

⁶ Kamerbrief bij het aanbieden van de Ontwerpconcessie Hoofdrailnet 2025–2033, 14 augustus 2023, Kamerstuk 29 984, nr. 1126.

€ 200 miljoen op de bijdrage voor het studentenreisproduct voor 2024 en verder. Dit heeft gevolgen voor de mogelijkheid voor de decentrale overheden en NS om volgend jaar uitvoering te geven aan de motie van het lid Bikker c.s. De decentrale overheden en regionale vervoerders hebben aangegeven dat – als gevolg van de herijking – de aanvullende middelen vanuit de motie van het lid Bikker niet toereikend zullen zijn om verschraving van het aanbod te voorkomen.

Vanuit de zorgen over de financiële consequenties voor het OV in 2024 heeft uw Kamer door middel van de motie van het lid Krul c.s. (Kamerstuk 31 524, nr. 581) gevraagd te wachten met de definitieve besluitvorming over de herijking van het studentenreisproduct totdat de OCW-begroting 2024 in de Kamer is behandeld. Ook verzoekt de Kamer het kabinet voorafgaand aan de behandeling van de OCW-begroting met een brief te komen met daarin mogelijke oplossingen en financiële consequenties.

Door de systematiek van de contractvergoeding voor het studentenreisproduct, is het Ministerie van OCW genoodzaakt om voor 1 december het bedrag voor de prestatiebeurs voor de reisvoorziening vast te stellen. Het bedrag voor de prestatiebeurs voor de reisvoorziening is namelijk gekoppeld aan de hoogte van de contractvergoeding. Als de herijking geen doorgang vindt, zal dat ertoe leiden dat studenten langdurig een te hoog bedrag betalen voor hun reisproduct, omdat de prijs niet in overeenstemming is met het daadwerkelijke reisgedrag zoals is gebleken uit het onderzoek. Het kabinet heeft daarom besloten om de herijking van de vergoeding voor het studentenreisproduct per 1 januari 2024 doorgang te laten vinden. Dit heeft als gevolg dat op dit onderdeel hoogst waarschijnlijk een meevaller op de OCW-begroting ontstaat.

In het licht van de motie van het lid Bikker heeft het kabinet besloten om de middelen die vrijvallen als gevolg van de herijking eenmalig aan te wenden voor ondersteuning van het ov in 2024.

Uiterlijk op 1 december wordt het herijkingsonderzoek afgerond en kan het voorschot dat OCW betaalt aan vervoerders over het reisjaar 2024 worden vastgesteld. Medio december verwachten de Ministers van OCW en lenW vervolgens een nota van wijziging bij uw Kamer in te kunnen dienen, waarmee deze middelen worden overgeheveld van de OCW-begroting naar de lenW-begroting, zodat de middelen na de stemmingen over beide begrotingen kunnen worden uitgekeerd aan het ov. Het kabinet gaat er hiermee vanuit te hebben voldaan aan de geuite oproep van de Kamer in de motie van het lid Krul c.s.

De Minister van OCW heeft hiernaast het aanbod aan het ov gedaan om per 1 januari 2025 nogmaals een herijking van de contractvergoeding door te voeren op basis van een nieuw herijkingsonderzoek.

Het aanwenden van de meevaller op de contractvergoeding kan consequenties hebben voor de OCW-begroting. Komend voorjaar worden alle OCW-ramingen bijgesteld. Wanneer dan tegenvallers ontstaan, kan de meevaller op de contractvergoeding niet meer worden ingezet om deze te dekken. Dit is dus nadelig voor de OCW-begroting.

Tot slot hecht het kabinet eraan te wijzen op de structurele ontwikkelingen. De herijking is gebaseerd op het daadwerkelijke reisgedrag van studenten. De meting vond plaats ruim nadat de reisbeperkende maatregelen als gevolg van de coronapandemie waren opgeheven. Gedurende de coronacrisis is het ov op verschillende manier in stand gehouden (beschikbaarheidsvergoeding) en dit jaar loopt de laatste steunmaatregel af (transitievergoeding). Het reisgedrag is in de hele

samenleving, waaronder studenten, structureel veranderd.⁷ Deze structurele verandering vereist een transitie waar het ov zich op dient voor te bereiden. Dit geldt ook ten aanzien van het reisgedrag van studenten. Een eventuele aanvullende ondersteuning voor het ov als gevolg van de herijking zou wat het kabinet betreft gezien moeten worden als een maatregel om voor 2024 de noodzakelijke transitie te accommoderen. Met het oog op een structureel gezond ov – en de rechtvaardigheid richting studenten en het onderwijsveld, die niet de rekening horen te betalen voor de instandhouding van het ov – is het voor de toekomst van belang om de herijking van het studentenreisproduct ongehinderd toe te passen volgens de systematiek die het ov-contract voorschrijft.

Overleg met decentrale overheden en vervoerders

In het NOVB van 12 oktober heb ik met de decentrale overheden en de vervoerders gesproken over de uitvoering van de moties van de leden Bikker en Grinwis. Zij hebben daarbij kenbaar gemaakt blij te zijn met de aanvullende middelen. Met deze brief verschaf ik hen ook de gewenste duidelijkheid en zekerheid over het beschikbaar komen van de middelen, zodat zij aan de slag kunnen met het terugdraaien van de reeds aangekondigde tariefstijgingen en het verbeteren van het vervoersaanbod voor 2023. Wij hebben met elkaar afgesproken om in NOVB-verband in gesprek te blijven over de structurele maatregelen die nodig zijn om het vervoersaanbod te verbeteren en de tarieven niet te laten stijgen. Daarbij is mijn inzet ook om afspraken te maken over monitoring en evaluatie van de ontwikkelingen in het (regionaal) openbaar vervoer en de wijze waarop ik de Kamer daarover periodiek zal informeren.

Budgettaire verwerking

Om uitvoering aan de motie van het lid Bikker c.s. te geven is geen uitzondering op de Comptabiliteitswet nodig. Via het reguliere begrotingsproces kan ik deze moties volledig uitvoeren, waarbij ook het budgetrecht van de Kamer niet in het geding komt. Bij deze brief voeg ik twee Nota's van Wijziging. De eerste betreft een nota van wijziging op de begroting van het Mobiliteitsfonds 2024, waarin de dekking voor de incidentele € 120 mln. voor de NS vrijgemaakt wordt. De andere nota van wijziging raakt de lenW-begroting 2024. Via deze nota van wijziging worden de benodigde kasmiddelen voor zowel de € 300 mln. structureel voor regionaal OV als de € 120 mln. voor de incidentele bijdrage aan de NS geregeld. Deze Nota's van Wijziging kan uw kamer betrekken bij de begrotingsbehandeling van lenW, die in januari 2024 gepland staat. De middelen worden op deze manier gereserveerd op de begroting van lenW.

Zodra is ingestemd met de lenW-begroting, kan mijn ministerie de benodigde verplichtingen aan gaan. De bijdrage aan de NS kan daarna ook uitbetaald worden. Het concrete financiële arrangement voor de regionale vervoerders wordt de komende weken verder uitgewerkt ten behoeve van de vormgeving van de voorjaarsnota in overleg met het NOVB, waarbij we zoveel mogelijk aansluiten bij de reguliere financieringssystematiek, te weten de BDU en het Provinciefonds. Mogelijk is het vanwege praktische belemmeringen nodig om voor 2024 een incidenteel arrangement te treffen voor de vervoerregio's VRA en MRDH. De motie van het lid Bikker c.s. biedt deze mogelijkheid. Voor de jaren 2025 en verder wordt de structurele bijdrage van € 300 mln. per jaar in de Voorjaarsnota 2024 verwerkt.

⁷ Waar is de ov-reiziger gebleven? | Publicatie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (kimnet.nl)

In artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet wordt een toelichting gevraagd op de doelstellingen, doeltreffendheid en doelmatigheid van het beoogde beleid en op de gekozen beleidsinstrumenten. Deze informatie treft u in de bijlage. Hierin worden de vragen uit «beleidskeuzes in kaart» beantwoord.

U treft deze informatie in de bijlage, waarin de vragen uit «beleidskeuzes in kaart» worden beantwoord.

Vervolg

Ik ga de komende tijd samen met de sector aan de slag om het vervoersaanbod voor alle reizigers te verbeteren en het ov betaalbaar te houden. Begin 2024 zal ik u uitgebreider informeren over de concrete uitwerking die ik hier met de decentrale overheden en vervoerders aan wil geven.

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

Bijlage: Beleidskeuzes uitgelegd; Onderbouwing doeltreffendheid, doelmatigheid en evaluatie (CW 3.1)

Doel(en)

1) Welke doelen worden nagestreefd met het voorstel in termen van beoogde prestaties en effecten?

Vanwege de onzekerheid in de OV sector over de reizigersaantallen in 2023, de stijgende kosten als gevolg van inflatie en de veranderde reizigersvraag, heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) besloten uitvoering te geven aan de moties van de leden Bikker c.s. en Grinwis. De doelstelling is dat wordt voorkomen dat de prijsstijging in het OV wordt doorgevoerd en dat veilig en betrouwbaar OV blijvend wordt aangeboden. Door zoveel mogelijk aan te sluiten bij het normale functioneren van het (regionale) OV wordt weer terug gekeerd naar de normale verhoudingen.

Beleidsinstrument(en)

2) Welke beleidsinstrumenten worden ingezet om deze doelen te realiseren?

Er is door de Kamer gekozen middelen ter beschikking te stellen middels het PF en de BDJ. Er wordt daarnaast een beroep te doen op de Comptabiliteitswet om zo vooruitlopend op begrotingsbehandeling de sector (decentrale overheden en vervoerders) voldoende zekerheid te geven, dat de middelen per 2024 voor het openbaar vervoer beschikbaar komen. Door deze brief heeft de OV-sector voor het einde van het jaar de benodigde duidelijkheid die nodig is om uitvoering te geven aan de motie van het lid Bikker c.s.

Financiële gevolgen voor het Rijk

3) Welke financiële gevolgen heeft het voorstel voor de Rijksbegroting? Verplichtingen dienen vooruitlopend aan de behandeling voorafgaand aan de vaststelling van de gewijzigde ontwerpbegrotingen 2024 van IenW en het Mobiliteitsfonds te worden aangegaan, daartoe wordt eveneens een nota van wijziging op de IenW begroting voorbereid, zodat bij Voorjaarsnota deze middelen definitief kunnen worden bestemd; Dat is de reden dat er niet voor een andere budgettaire verwerking is gekozen (in ontwerpbegroting, reguliere suppletoire begroting of een nota van wijziging daarop).

Financiële gevolgen voor maatschappelijke sectoren

4) Welke financiële gevolgen heeft het voorstel voor maatschappelijke sectoren?

Het ov heeft te maken heeft met flinke uitdagingen, zoals hogere brandstofkosten, stijgende personeelskosten en reizigersaantallen die nog niet overal op het niveau zijn van vóór de pandemie. Daarmee komt het ov onder druk te staan en bestaat het risico dat de beschikbaarheid en de betaalbaarheid van het ov in het gedrang komen. Door het uitvoeren van de motie kan zowel de prijsstijging in het OV worden voorkomen, zelfs structureel voor het regionaal ov en zijn er eveneens voor het regionaal ov structureel middelen beschikbaar om ervoor te zorgen dat het regionaal ov in eerste instantie niet verder verschaalt en het aanbod weer beter af te stemmen op het gewijzigde reisgedrag van de ov reiziger.

Nagestreefde doeltreffendheid

5) Op welke wijze en in welke mate wordt verwacht dat het beleidsinstrumentarium gaat bijdragen aan de beoogde prestaties en effecten? (beknopte beleidstheorie)

De prijsstijging wordt bepaald door het Landelijk Tarievenkader. Het LTK bevat landelijke afspraken tussen decentrale OV-autoriteiten (ook het rijk en NS sluiten hierbij aan) over onder andere het basistarief voor reizen op saldo en landelijke producten voor stad en streekvervoer, en de verdeling van opbrengsten hiervan. Deze tarieven worden jaarlijks geïndexeerd met de Landelijke Tariefindex (LTI), waarbij consumentenorganisaties bij een wijziging om advies wordt gevraagd. De indexering komt tot stand door een weging van de loon-, energie- en inflatieontwikkeling. De weging hierbij wordt periodiek herijkt. Met een deel van de motie wordt de op basis van dit kader berekende prijsstijging voorkomen. Daarnaast wordt gekeken naar passende inzet van de resterende gelden binnen de structurele middelen voor het regionaal ov. Waarbij ook wordt teruggegaan naar de normale (bestuurlijke en financiële verhoudingen tussen rijk en decentrale overheden pré corona).

Nagestreefde doelmatigheid

6) Waarom is het voorgestelde instrumentarium een efficiënte manier om de beoogde prestaties en effecten te bereiken?

Met deze brief en met de brief van 13 oktober jl. (Kamerstuk 36 410 IX, nr. 32) wordt aangegeven dat en op welke manier uitvoering wordt gegeven aan de moties van de leden Bikker c.s. en Grinwis en dat dit in goed overleg gebeurt met Decentrale overheden waarin het NOVB een centrale plaats inneemt, met zijn sector-dekkende vertegenwoordiging.

Evaluatieparagraaf

7) Hoe wordt het voorstel gemonitord en geëvalueerd?

De 300 mln. voor het openbaar vervoer is structureel. In NOVB-verband wordt het permanente gesprek gevoerd over de structurele maatregelen die nodig zijn om het vervoersaanbod te verbeteren en de tarieven niet te laten stijgen. Daarbij is de inzet ook om in dat verband afspraken te maken over monitoring en evaluatie van de ontwikkelingen in het (regionaal) openbaar vervoer en de wijze waarop ik de Kamer daarover periodiek zal informeren.