

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

### 2681

Vragen van het lid **Van der Graaf** (ChristenUnie) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Noodconcessie voor Arnhem-Nijmegen/Veluwe Zuid»* (ingezonden 19 april 2022).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 10 mei 2022).

Vraag 1

Kent u het bericht «Noodconcessie voor Arnhem-Nijmegen/Veluwe Zuid»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2, 3 en 4

Kent u de betreffende concessies in Gelderland? Hoe beoordeelt u dit bericht? Herkent u het beeld dat de kosten voor het uitbaten van openbaar vervoer stevig zijn gestegen en dat die kosten voorlopig nog niet gaan dalen? Zo ja, wat kunt u zeggen over de oorzaken van de gestegen kosten?

Zijn er volgens u op dit moment of op korte termijn meer provincies die de kostenstijgingen niet kunnen dragen, zonder te bezuinigen op het netwerk?

Antwoord 2, 3 en 4

Ik ben bekend met de concessie voor Arnhem-Nijmegen/Veluwe Zuid. De provincie Gelderland is de verantwoordelijke concessieverlener. Gezien de omstandigheden heb ik begrip voor de keuze om de aanbestedingsprocedure tijdelijk uit te stellen door middel van een noodconcessie. Ik waardeer dat de provincie zich hard maakt voor behoud van het huidige dienstregelingsniveau.

De provincies en vervoerregio's VRA en MRDH krijgen jaarlijks een financiële bijdrage van het Rijk waarmee zij hun uitgaven voor het openbaar vervoer bekostigen. De provincies ontvangen dit vanuit het Provinciefonds, de vervoerregio's VRA en MRDH via een Brede Doeluitkering (BDU) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het is waarschijnlijk dat de wereldwijde inflatie en prijsstijgingen van energie en brandstof ook van invloed zijn op het OV. Vanwege dergelijke fluctuaties in het prijspeil worden

<sup>1</sup> Provincie Gelderland, 23 maart 2022 (<https://www.gelderland.nl/persberichten/noodconcessie-voor-arnhem-nijmegenveluwe-zuid>)

de bijdragen van het provinciefonds en de BDU dan ook jaarlijks geïndexeerd. Op deze manier worden kostenstijgingen gecompenseerd.

Naast de bijdrage van het Rijk wordt het stedelijk en regionaal openbaar vervoer ook gefinancierd uit reizigersinkomsten. Deze zijn afhankelijk van het aantal reizigers en van de tarieven die zij betalen. De tarieven worden jaarlijks geïndexeerd waardoor inflatie zich kan vertalen in hogere tarieven. In 2020, 2021 en 2022 daalde door corona het aantal reizigers aanzienlijk. Om die weggevallen reizigersinkomsten te compenseren heeft het Rijk de tijdelijke Beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) regeling opgezet. Met deze regeling is het voorzieningenniveau de afgelopen twee jaar op peil gehouden. De Kamer en de OV-sector zijn op 14 april geïnformeerd over het kabinetsbesluit om de BVOV te verlengen tot het einde van 2022<sup>2</sup>. Met het doortrekken van de BVOV wordt zekerheid geboden voor de sector en voor de reiziger beschikbaar en veilig (regionaal) OV gegarandeerd.

Vraag 5

Bent u bereid een overzicht te verstrekken van aflopende concessies (en dus nieuw te verstrekken) betreffende regionaal trein- en busvervoer?

Antwoord 5

Begin 2022 hebben de verantwoordelijke vervoersautoriteiten de regionale aanbestedingskalender geherstructureerd als gevolg van de pandemie. De vervoersautoriteiten hebben een evenwichtige verdeling van aanbestedingen opgesteld. De aanbestedingskalender inclusief de aflopende concessies is op de website van DOVA raadpleegbaar<sup>3</sup>.

Vraag 6 en 7

Bent u ook van mening dat een goed openbaarvervoernetwerk van essentieel belang is om de landelijke duurzaamheidsdoelstellingen te behalen?

Bent u het met mij eens dat openbaar vervoer (ov) een nutsvoorziening is en verschraving van ov niet gewenst is?

Antwoord 6 en 7

Ja, het is van groot belang dat het OV – naast de primaire functie om door mobiliteit te voorzien in bereikbaarheid – de noodzakelijke bijdrage kan leveren aan onze duurzaamheidsdoelstellingen. Vanwege het maatschappelijke belang van OV kunnen vervoerders voor heel 2022 gebruik maken van de BVOV en dankzij de regeling het aanbod op peil houden. Zo worden de dienstregelingen voor de tweede helft van 2022 onder dezelfde voorwaarden mogelijk gemaakt als op dit moment.

Vraag 8

Bent u het eens met de stelling dat investeren in ov belangrijk is om Nederland bereikbaar en toegankelijk te houden, zodat vervoersarmoede wordt voorkomen?

Antwoord 8

Ik ben het met u eens dat investeringen in de beschikbaarheid en toegankelijkheid van het OV belangrijk zijn. In de afgelopen twee jaar heeft de rijksoverheid dan ook aanzienlijk geïnvesteerd in het openbaar vervoer. Om grootschalige afschaling te voorkomen en het voorzieningenniveau op peil te houden ontvingen vervoerders een beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) van het Rijk. Met de recente verlenging van de BVOV garandeert het kabinet de bereikbaarheid en toegankelijkheid van Nederland.

Verder verwacht ik medio dit jaar de resultaten van het PBL onderzoek naar vervoersarmoede met uw Kamer te kunnen delen, zoals reeds is toegezegd n.a.v. de motie van Baarle<sup>4</sup> die verzoekt tot een breed onderzoek naar vervoersarmoede op basis van een CBS indicator. Het betreft een onderzoek van het PBL, gebruikmakend van CBS-data.

<sup>2</sup> Kamerbrief 23 645-763 Regeling 2022, 14 april 2022

<sup>3</sup> Aanbestedingskalender (vastgesteld d.d. 18 januari 2022) – DOVA, <https://www.dova.nu/document/aanbestedingskalender-vastgesteld-dd-18-januari-2022>

<sup>4</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 756

#### Vraag 9 en 10

Hoe denkt u dat het Rijk de provincies kan ondersteunen om het ov betaalbaar en toegankelijk te houden?

Wat gaat u concreet doen om te voorkomen dat het regionale ov-aanbod dusdanig verschaalt of duur wordt dat dit geen alternatief meer is voor andere modaliteiten zoals de auto?

#### Antwoord 9 en 10

Het kabinet helpt vervoerders met de BVOV door de onzekere periode in 2022 heen. Voor 2023 gaat het KiM nu uit van 97% reizigersherstel t.o.v. 2019. Het KiM zal deze prognose in juni actualiseren. Uw Kamer wordt te zijner tijd over de actualisatie geïnformeerd, conform het verzoek van de commissie Infrastructuur en Waterstaat<sup>5</sup>. Ik blijf uiteraard de ontwikkelingen monitoren en blijf in gesprek met de OV-sector. Dit is in lijn met de brieven van 25 februari en 1 april 2022 over de beëindiging van het coronasteunpakket, en het verkennen en uitwerken van gerichte, sectorale instrumenten zodat in het geval van een ernstige doorbraakvariant, een effectief instrumentarium voorhanden is<sup>6</sup>.

Naast het verlengen van de BVOV tot eind 2022 zet ik mij samen met de sector in Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB)-verband in voor de (versnelde) terugkeer van reizigers. Door middel van verschillende afspraken en maatregelen spannen de NOVB-partners zich in voor een aantrekkelijk alternatief voor modaliteiten zoals de auto.

#### Vraag 11 en 12

Herkent u de behoefte van provincies dat er meer grip nodig is op de geprivatiseerde markt waarin échte concurrentie ontbreekt?

Wat kunt u en gaat u doen om meer grip te krijgen op de geprivatiseerde markt, zodat voorkomen wordt dat kosten onverwacht stijgen en er een stabiel aanbod komt voor het geboden budget?

#### Antwoord 11 en 12

Gedurende de pandemie benadrukte de OV-sector het belang van het terugkeren naar de pré-corona situatie. In deze oorspronkelijke situatie wordt de markt door middel van concurrentie geprikkeld tot klantgerichtheid en een op vraag afgestemd aanbod. Door de pandemie en de coronasteun zijn deze markeffecten tijdelijk gedempt. Nu de samenleving weer is heropend, is er een sterke wens om terug te keren naar de oorspronkelijke situatie. Ik zal de gewenste terugkeer naar de oorspronkelijke situatie met de sector (blijven) bespreken.

#### Vraag 13, 14 en 15

Herkent u de verwachting van regionale overheden dat het aflopen van de financiële ondersteuning in 2023 tot 20 á 30% minder ov kan leiden?

Klopt het dat de opbrengsten uit kaartverkoop pas in 2025 weer op het oude niveau zitten?

Wat verwacht u van regionale overheden die tussen 2023 en 2025 minder opbrengsten uit kaartverkoop in het ov tegemoet zien?

#### Antwoord 13, 14 en 15

Ik ken de verwachtingen van de regionale overheden en ben daarover met de sector in gesprek. Voor 2023 gaat het KiM uit van 97% reizigersherstel t.o.v. 2019. Volgens diezelfde prognose zullen reizigersaantallen inderdaad vanaf 2025 weer op het niveau van 2019 zijn. Dit vraagt om maatwerk waarbij concessieverleners er op moeten toezien dat basisprincipes zoals beschikbaarheid en veiligheid van het OV niet in het geding komen. Net als in de situatie voor de pandemie.

In juni volgt een nieuwe prognose van het KiM. Zoals toegezegd, zal ik uw Kamer te zijner tijd informeren over deze actualisatie. Daarnaast blijf ik de (reizigers)ontwikkelingen goed monitoren en blijf daarover in gesprek met de OV-sector in het Nationaal OV-Beraad (NOVB).

<sup>5</sup> Kamerstuk 23 645-763, 21 april 2022

<sup>6</sup> Kamerbrieven «Beëindiging steunpakket en doorkijk middellange termijn» met kenmerk 35 420-478 en «Langetermijnvisie coronasteun» met kenmerk 35 420-485

Vraag 16 en 17

Wat betekent een verschaald ov-netwerk volgens u voor de toegankelijkheid van het ov voor mensen met een beperking?

Hoe gaat u provincies ondersteunen bij het mobiel houden van mensen met een beperking?

Antwoord 16 en 17

Samen met de sector zet ik mij in voor goed en toegankelijk OV voor iedereen. Met de verlenging van de BVOV wordt het openbaar vervoer in heel 2022 op peil gehouden en komt de toegankelijkheid van het OV voor mensen met een beperking niet onder druk te staan. Bij een beperktere reisvraag kan er op regionaal niveau in sommige gevallen gekozen worden voor alternatieven zoals flexvervoer met kleinschaliger materieel. Regionaal openbaar vervoer vraagt net als pré-corona om maatwerk en goed overleg tussen de verantwoordelijke decentrale overheid en haar vervoerder(s). Aanpassingen in het aanbod worden door de decentrale overheid afgestemd met de gemeenten in het concessiegebied, waarbij de (regionale) reizigersorganisaties adviesrecht hebben. De invulling van goed en toegankelijk OV verschilt per regio, waarbij de provinciale staten toezien op de nadere invulling. Verder streef ik samen met de OV-sector naar een volledig toegankelijk openbaar vervoer in 2040<sup>7</sup>. Een belangrijke stap daartoe is een bestuursakkoord toegankelijkheid OV waar ik samen met vertegenwoordigers van mensen met een beperking, decentrale overheden en vervoerders op dit moment aan werk. Ik streef naar afronding van dit akkoord vóór de zomer, zoals de motie van de leden Van der Graaf en De Hoop vraagt<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> Kamerstukken, Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV, 29 januari 2021, Kenmerk: 23 645-746

<sup>8</sup> Kamerstuk 29 984-971