

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

3816

Vragen van het lid **Alkaya** (SP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het nieuws dat het openbaar vervoer in Utrecht volgend jaar op peil blijft* (ingezonden 9 juli 2021).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Weyenberg** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 19 augustus 2021).

Vraag 1

Bent u bekend met de berichtgeving over het voornemen van de provincie Utrecht om het bestaande aanbod van openbaar vervoer zoveel mogelijk voort te zetten?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u de Kamer, in aanvulling op uw brief over de verlenging van de beschikbaarheidsvergoeding, informeren over de voortgang van uw inventarisatie bij provincies over de herstart van het openbaar vervoer?²

Antwoord 2

In de Kamerbrief van 25 juni jl. is uw Kamer geïnformeerd dat de decentrale overheden en stad- en streekvervoerders noodzakelijke maatregelen hebben geïnventariseerd om de continuïteit en kwaliteit van het vervoer te borgen en de mogelijkheden om het vervoersaanbod te optimaliseren. Die plannen gingen er van uit dat er na het derde kwartaal van 2021 geen sprake meer zou zijn van een beschikbaarheidsvergoeding. Dit scenario zou op veel plaatsen leiden tot een aanzienlijke verschraving van het OV en de dienstverlening. Met het huidige financiële kader voor 2022 kunnen de vervoerders dit nu actualiseren en in overleg met hun concessieverlener, volgens de reguliere systematiek, vertalen in vervoerplannen voor 2022. Uitgangspunt bij de vervoerplannen 2022 is dat er een passend voorzieningenniveau is, in omvang vergelijkbaar met 2021. Actualisatie van de transitieplannen vindt deze zomer plaats en de Kamer zal hier dit najaar over geïnformeerd worden.

¹ Utrecht.nieuws.nl, 7 juli 2021, Openbaar vervoer provincie Utrecht blijft volgend jaar op peil (<https://utrecht.nieuws.nl/economie/79042/openbaar-vervoer-provincie-utrecht-blijft-volgend-jaar-op-peil/>).

² Kamerstuk 23 645, nr. 755.

Vraag 3

Wat is de huidige status en waarde van de op crisissituaties gebaseerde transitieplannen, nu is besloten om de beschikbaarheidsvergoeding voort te zetten?

Antwoord 3

Zie ook antwoord 2. De op crisissituaties gebaseerde transitieplannen zijn achterhaald en worden geactualiseerd.

Vraag 4

Is u bekend in hoeverre regionale vervoersbedrijven ondanks het voortzetten van de beschikbaarheidsvergoeding toch kiezen voor het afschalen van (minder rendabele) trajecten en dienstlijnen onder het mom van «optimalisatie»? Zo nee, bent u bereid om dit alsnog in kaart te brengen?

Antwoord 4

In de Kamerbrief van 25 juni jl. en tijdens het Tweeminutendebat OV en Taxi op 8 juli jl. heeft mijn ambtsvoorganger aangegeven dat ze met de sector afgesproken heeft dat het OV-aanbod niet verschaalt. Het is gebruikelijk dat overheden en vervoerders op concessieniveau (doorlopend) kijken naar de optimalisatie van het aanbod. Dat was voor de corona pandemie al zo en dat blijft zo.

De verwachting is dat na opheffing van de reisbeperkingen reizigers niet meteen, maar geleidelijk zullen terugkeren naar het OV. Om ondanks de onzekere ontwikkeling van de reizigersinkomsten een adequaat OV-voorzieningsniveau te kunnen bieden is duidelijkheid nodig over het financiële kader en maatwerk op concessieniveau. In het NOVB worden de ontwikkelingen in het OV gemonitord. En de Kamer wordt in het najaar over de vervoerplannen voor 2022 geïnformeerd.

Vraag 5

Hoe vaak is het voorgekomen dat provincies het afgelopen jaar zijn overgegaan tot het sluiten van noodconcessies en vallen verslechteringen uit deze concessies terug te draaien nu de voortzetting van de beschikbaarheidsvergoeding definitief is?

Antwoord 5

Een concessie is een wederzijdse overeenkomst, waar beide partijen mee in moeten stemmen. Bij het afsluiten van een concessie gelden de juridische regels uit de PSO-verordening.

Per 1 september 2020 zijn alle concessies in Nederland aangepast zodat de beschikbaarheidsvergoeding OV uitgekeerd kon worden. Daarnaast zijn er recent twee noodconcessies afgesloten door de Vervoerregio Amsterdam omdat de betreffende concessies afliepen, terwijl een nieuwe openbare aanbesteding vanwege de huidige onzekerheid door corona niet opportuun is. Het betreft de concessies Waterland en Zaanstreek. Ook over de concessiegebied Valleilijn (provincie Gelderland) vinden gesprekken plaats om een noodconcessie aan te gaan. Voor alle concessies in Nederland geldt de afspraak van een passend voorzieningsniveau, vergelijkbaar met 2021.

Vraag 6, 7

Zijn u vervoersbedrijven bekend die niet kiezen voor het herstarten met lijndiensten die grotendeels zijn bestemd voor vervoer van scholieren en studenten?

Zijn u vervoersbedrijven bekend die niet kiezen voor het herstarten met door vrijwilligers bemande (buurt)bussen die tijdens de coronacrisis stil hebben gestaan vanwege gezondheidsrisico's?

Antwoord 6, 7

Zie ook antwoord 4. Deze zomer worden de vervoerplannen geactualiseerd en de Kamer wordt in het najaar geïnformeerd over de vervoerplannen in 2022.

Vraag 8

Is u bekend of – en zo ja hoeveel – vervoersbedrijven in acute financiële nood verkeren? Zijn hierbij bedrijven die dreigen om te vallen?

Antwoord 8

Ik ken op dit moment geen gevallen van vervoerbedrijven met acute financiële problemen. Vorig jaar heeft het kabinet twee bedrijven die in concessie veerdiensten naar de Waddenveren verzorgen een tijdelijk lening verstrekt om acute problemen te voorkomen. Sinds eind mei kunnen vervoerders bij hun concessieverlener een aanvraag indienen voor de beschikbaarheidsvergoeding 2021. IenW en de decentrale overheden hebben inmiddels de eerste voorschotten uitgekeerd.

Vraag 9

Kunt u aangeven hoe het gebruik van het openbaar vervoer zich over de laatste weken heeft ontwikkeld? Wat zijn de meest recente prognoses voor de ontwikkeling van de reizigersaantallen?

Antwoord 9

Een actueel overzicht van het aantal in- en uitstappers met de OV chipkaart is te raadplegen via www.translink.nl/library. In de monitor wordt op dag, week en maandniveau het OV-gebruik getoond en de impact van het coronavirus hierop.

In juni 2021 is het OV gebruik 59% ten opzichte van 2019. Dat is een stijging ten opzichte van de weken ervoor en is ook hoger dan de weken erna in juli toen het OV gebruik 55% was ten opzichte van dezelfde periode in 2019. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) verwacht dat het gebruik van het OV in Nederland in 2025 weer op het niveau van voor de coronacrisis in 2019 kan uitkomen. Voor 2022 verwacht het KiM dat het OV-gebruik nog 6% tot 14% onder het niveau van 2019 uitkomt. Het kennisinstituut veronderstelt hierbij dat na 2021 geen contact beperkende maatregelen meer gelden³.

Vraag 10

Hoe wordt, bij het beoordelen van geschrapte lijnen, onderscheid gemaakt tussen «optimalisatie» of afschaling vanwege de coronacrisis?

Antwoord 10

Vervoerders optimaliseren de dienstregeling door het aanbod aan te passen aan de vraag zonder dat de beschikbaarheid en veiligheid van het OV daar onder lijdt. Door een veranderd reisgedrag kan er op de ene dienst iets opgeschaald worden en op een andere afgeschaald. Dat is dus gebaseerd op het gebruik van het OV door de reizigers.

Vraag 11

Deelt u de vrees dat op basis van onder crisismomstandigheden opgestelde transitieplannen wordt gekozen voor onnodig afgeschaalde dienstverlening? Zo ja, wat valt hiertegen te beginnen?

Antwoord 11

Zie ook antwoord 2. De transitieplannen waaraan wordt gerefereerd zijn achterhaald. De transitieplannen worden nu geactualiseerd op basis van de afspraken die samenhangen met de BVOV 2022. Uw Kamer zal hier in het najaar over worden geïnformeerd.

³ <https://www.kimnet.nl/publicaties/notities/2021/06/14/actualisatie-verkenning-ov-gebruik-2021-2025>