

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

1950

Vragen van het lid **Alkaya** (SP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het nieuws dat vijftienhonderd bushaltes zijn verdwenen in de afgelopen vijf jaar* (ingezonden 28 februari 2023).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 21 maart 2023).

Vraag 1

Wat is uw reactie op het nieuws dat het aantal bushaltes in Nederland in de afgelopen vijf jaar met zeven procent is afgenomen?¹

Antwoord 1

Ik heb kennisgenomen van dit bericht en ben bekend met de ontwikkeling van het aantal bushaltes. Daarbij valt op dat er zeer verschillende redenen zijn voor de genoemde afname en dat het aantal opgeheven bushaltes sterk varieert per regio. In sommige gevallen zien we dat de «klassieke lijnbus» vanwege afgenomen reizigersaantallen² of een veranderende vervoersbehoefte niet langer de beste oplossing is om aan de behoefte aan mobiliteit te doen. Hiervoor in de plaats worden in verschillende regio's door decentrale overheden alternatieven aangeboden zoals buurtbussen en flexibel vraagafhankelijk vervoer³. Dankzij dit soort oplossingen zijn voorzieningen bereikbaar, maar is er niet meer altijd sprake van een bushalte. Daarnaast werken concessieverleners en hun vervoerders continue aan verbeteringen in de dienstregeling. Bijvoorbeeld door lijnen te strekken, waardoor de bus niet meer door een dorp of wijk rijdt, maar er omheen. Dit betekent dat er minder bushaltes zijn en reizigers soms iets verder moeten lopen naar een halte, maar daar staat tegenover dat vervoerders kortere reistijden en meer betrouwbaarheid kunnen bieden.

Vraag 2

Hoe verklaart u de verschillen tussen de provincies als het gaat om de afname van het aantal haltes?

¹ NOS.nl, 25-5-2023: Ruim 1.500 bushaltes minder dan in 2018, impact verschilt lokaal sterk.

² In februari 2023 was het aantal reizigers 25% lager dan in februari 2020 (bron: <https://www.translink.nl/library>).

³ De Staat van het Regionaal OV 2021 bevat hiervan een overzicht (bron: www.crow.nl).

Antwoord 2

Een verschil in reizigersstromen, beschikbare modaliteiten en de vervoersvraag zijn voor decentrale overheden aanleidingen om verschillende keuzes te maken per regio. Juist vanwege de verschillen per provincie is het stad- en streekvervoer belegd bij de decentrale overheden, zodat zij regionaal maatwerk kunnen leveren. In de afgelopen jaren is het aantal dienstregelingen landelijk gezien redelijk gelijk gebleven. De invulling van regionale dienstregelingen is vervolgens aan de decentrale overheden en vervoerders, die daarbij eigen afwegingen maken bij het komen tot een passende dienstregeling. De omvang van het aanbod kan verschillen per concessie vanwege de mate waarin reizigers terugkeren, de financiële impact van de teruggelopen reizigersaantallen, verschil in concessieafspraken of de omvang van de concessie.

Vraag 3

Deelt u de opvatting dat het aanbod van openbaar vervoer te veel wordt afgestemd op rendement van lijndiensten en dat er ten principale meer uitgegaan zou moeten worden van het maatschappelijk belang van mobiliteit?

Antwoord 3

Nee, die opvatting deel ik niet. De verantwoordelijke provincies en metropoolregio's streven, net als ik, naar goede bereikbaarheid van Nederland. Zij stellen bij de start van een concessie en bij tussentijdse wijzigingen van de dienstregeling eisen aan het regionale OV en de bijhorende bereikbaarheid. Wanneer een concessie voldoet aan die eisen en daarnaast winst behaalt, vind ik het geen probleem als private vervoerders een redelijk rendement behalen. De hoogte daarvan wordt daarbij wel begrensd door Europese regels.

Vraag 4

Herkent u het beeld dat wordt geschetst in de uitzending van onderzoeksplatform Pointer over de toenemende verschraving van het openbaar vervoer in landelijk gebied?⁴

Antwoord 4

Ik herken dat regionale buslijnen op sommige plaatsen onder druk staan. Het is vanwege veranderende reispatronen op sommige plaatsen simpelweg niet realistisch om te blijven rijden met een «klassieke lijnbus». Ik moedig de verantwoordelijke overheden en vervoerders dan ook aan om te komen met innovatieve vormen van mobiliteit, waar bijvoorbeeld flexvervoer, combinaties met andere vervoerstromen en deelmobiliteit een uitkomst kunnen bieden.

Vraag 5

Bent u bereid om te onderzoeken wat de reden is dat vervoersbedrijven hebben gekozen voor het schrappen van opstaplocaties?

Antwoord 5

Zoals ik bij het antwoord 1 aangaf, lopen de redenen voor het opheffen van een bushalte sterk uiteen. Dit wordt bevestigd in de gesprekken die ik met de OV-sector voer en door de rapportage van de transitie-monitor die ik op 31 januari naar uw Kamer heb gestuurd. Deze rapportage biedt per regio inzicht in aanpassingen van het OV-aanbod voor 2023.⁵ Zoals ik hiervoor aangaf, zie ik dat regio's alternatieven ontwikkelen voor de klassieke buslijndiensten, om zo hun reizigers goede alternatieven te bieden. Ik moedig deze ontwikkelingen aan en ben hierover met de regio's in overleg.

⁴ Pointer, 25-2-2023: Ruim 500 bushaltes verdwenen in 5 jaar tijd, vooral in Drenthe en Groningen.

⁵ Bijlage bij brief Staatssecretaris IenW aan de Tweede Kamer, 31 januari 2023: «Derde monitorsrapportage Transitie OV 2023 en doorkijk conferenties en herijking TBOV», kenmerk: 2023D03463.

Vraag 6

Deelt u de opvatting dat het openbaar vervoer buiten de grootstedelijke gebieden dringend een inhaalslag nodig heeft?

Antwoord 6

Het openbaar vervoer heeft op een aantal plekken in het land uitdagingen met betrekking tot de stijgende kosten en vooral nog achterblijvende reizigersopbrengsten. Ik heb op 16 februari deze uitdagingen met de sector besproken tijdens een conferentie van het Nationaal OV Beraad (NOVB). Tijdens de conferentie is besproken welke maatregelen mogelijk kunnen zijn voor kostenreducties, verhoogde aantrekkelijkheid en een extra impuls voor het OV.⁶ Aan de hand van de uitkomsten van de conferentie wordt in de komende maanden verder gesproken. Er is met de deelnemers van de conferentie dan ook afgesproken op korte termijn opnieuw bij elkaar te komen en de oplossingen verder uit te werken.

Vraag 7

Zo ja, kunt u binnen het kabinet pleiten voor een andere verdeling van de aangekondigde middelen van 7,5 miljard voor het openbaar vervoer die in de huidige plannen voor twee derde voor de randstad zijn voorzien?

Antwoord 7

Het kabinet heeft 7,5 miljard ter beschikking gesteld voor de goede ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningen, waarvan ruim de helft voor OV. Voor deze investering heeft het kabinet nauwkeurig gekeken naar een evenwichtige spreiding van investeringen over het land met nadruk op gebieden waar de druk op de woningmarkt het hoogst en de bereikbaarheidsopgaven het grootst is. Uw Kamer is op 14 november geïnformeerd over de verschillende selectiecriteria voor projecten⁷. Daarbij is belangrijk te benoemen dat circa twee derde van het investeringspakket naar de Randstad gaat. Dit is exclusief de reservering van € 3 mld. voor de Lelylijn.

Vraag 8

Wat gaat u ondernemen om uitvoering te geven aan de motie Alkaya en De Hoop?⁸

Antwoord 8

Op het moment dat er weer nieuwe investeringsmiddelen kunnen worden toegewezen zullen ook voldoende middelen voor regionale OV opgaven meewegen in de integrale afweging. Ik heb dit met u besproken in het NO MIRT op 28 november 2022 en hierbij aangegeven dat de verdeling een resultante is van een brede en integrale afweging.

Vraag 9

Heeft u contact met de decentrale overheden over het afnemende aanbod van openbaar vervoer in het landelijk gebied en in woonlocaties aan de randen van grotere steden?

Antwoord 9

Ja, zoals tevens in het antwoord op vraag 6 toegelicht, zijn de korte termijn uitdagingen voor het OV en de verschillende ontwikkelingen ten aanzien van het aanbod standaard onderwerpen die ik bespreek in mijn contact met de decentrale overheden.

⁶ Brief van de Staatssecretaris IenW aan de Tweede Kamer, 21 februari 2023: «Resultaten van de Nationaal OV Beraad (NOVB)-conferentie d.d. 16 februari 2023», kenmerk: 2023D07312.

⁷ Brief van de Minister van IenW aan de Tweede Kamer, 14 november 2022: «Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10 en 11 november 2022, voortgang MIRT, moties en toezeggingen MIRT», Kamerstuk 36 200 A, nr. 9.

⁸ Kamerstuk 36 200 A, nr. 24. Motie van de leden Alkaya en De Hoop over een groter deel van het investeringspakket reserveren voor het oplossen van knelpunten in bestaande ov-infrastructuur in de regio.

Vraag 10

Bent u nog steeds van mening dat marktwerking in het openbaar vervoer gunstig is voor de reiziger terwijl buskaartjes in tien jaar tijd veertig procent duurder zijn geworden en het aanbod aan buslijnen aantoonbaar is verschaald?^{9, 10}

Antwoord 10

Onderzoeken laten zien dat de invoering van marktwerking in het (regionaal) openbaar vervoer positieve effecten heeft gehad¹¹. Ook de waardering van reizigers in het openbaar vervoer vertoonde in de periode 2001–2021 een stijgende lijn.¹² De (dreiging van) concurrentie in het openbaar vervoer leidt tot prikkels om de efficiëntie en klantgerichtheid bij vervoerders te verbeteren. Tegelijk herken ik ook dat het huidige aanbod op sommige plaatsen is afgeschaald vanwege personeelstekorten. Het is daarom van groot belang dat vervoerders vol inzetten op personeelswerving zodat zij de reiziger weer een volwaardige dienstregeling kunnen bieden. Mijn beeld is dat zij dat ook doen, maar vanwege de doorlooptijd van opleidingen nog niet direct zichtbare resultaat behalen.

Vraag 11

Bent u bereid om te beschouwen of het openbaar aanbesteden van streekvervoer kan worden vervangen door opdrachtverstreckende provincies de mogelijkheid te geven om eigen vervoersbedrijven op te richten?

Antwoord 11

De Wet Personenvervoer 2000 biedt geen ruimte voor het oprichten van een eigen vervoersbedrijf. De wet biedt alleen voor de vier grootste steden een inbestedingsuitzondering. Deze steden mogen kiezen of zij het openbaar vervoer in hun stad openbaar aanbesteden of inbesteden aan een eigen vervoerder. Dit geldt niet voor andere gemeenten, provincies of plusregio's. De inbestedingsuitzondering staat in artikel 63a Wp2000. Vanuit provincies proef ik daarnaast ook geen wens om eigen vervoersbedrijven op te richten. Uit het eerder genoemde onderzoek naar de effecten van openbaar aanbesteden blijkt bovendien dat vooral de reiziger baat heeft gehad van de invoering van de Wet personenvervoer in 2000 met bijbehorende aanbestedingsplicht. Het vervoersaanbod is sindsdien sterk toegenomen en de klanttevredenheid is beduidend hoger. Hoewel de coronapandemie aanbestedingen heeft vertraagd door de onzekerheid die er was over de reizigersontwikkeling, zijn de eerste aanbestedingen nadien inmiddels succesvol afgerond en volgen er binnenkort meer. Het gesprek wat ik nu voer met de sector gaat over het financiële evenwicht van de sector in het licht van terugvallende reizigersopbrengsten en een stijgende kostenbasis. Ik zie bij het oplossen van dit probleem geen toegevoegde waarde in een heroverweging van de Wet Personenvervoer 2000. In dit verband wijs ik ook op de stadsregio's, die met vergelijkbare uitdagingen kampen als de provincies en waar het vervoer grotendeels wordt uitgevoerd door eigen vervoersbedrijven.

Vraag 12

Ziet u samenhang tussen de afname van het aantal bushaltes en de conclusies van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) dat vorig jaar constateerde dat voorzieningen als banen, gezondheidszorg en onderwijs aanzienlijk minder goed bereikbaar zijn voor mensen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer, vooral als ze wonen in landelijk gebied of aan de randen van stedelijke gebieden?¹³

⁹ CBS, 2-9-2019: Prijzen openbaar vervoer stijgen sterker dan autokosten.

¹⁰ Antwoord op vragen van het lid Alkaya over het nieuws dat werknemers in het streekvervoer gaan staken voor fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden en een lagere werkdruk.

¹¹ Decisio (2020), Effecten van openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer.

¹² <https://www.crow.nl/thema-s/collectief-vervoer/openbaar-vervoer>.

¹³ Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), 31-10-2022: Een analyse van de (on)bereikbaarheid van voorzieningen en banen in Nederland.

Antwoord 12

PBL gaat in haar rapport in op de openbaarvervoerbereikbaarheid van het voortgezet onderwijs. In het PBL-rapport wordt in het Hoofdstuk «Bereikbaarheidssimulaties» onder andere een vergelijking gemaakt van de openbaarvervoerbereikbaarheid van het voortgezet onderwijs tussen 2017 en 2021. Deze bereikbaarheid per openbaar vervoer neemt in 2021 ten opzichte van 2017 voor scholieren in landelijke buurten iets af en voor stedelijke buurten iets toe. Het PBL schrijft dit toe aan de wijzigingen van openbaarvervoersdiensten in vooral landelijke gebieden.

In dit kader wil ik opmerken dat op 6 maart mede op mijn initiatief de conferentie Bereikbaarheid voor iedereen heeft plaatsgevonden. Tijdens deze bijeenkomst zijn de uitkomsten van het PBL-rapport besproken, is een palet aan praktijkvoorbeelden gedeeld en is gesproken over mogelijke oplossingen. Ik zal u informeren over de opbrengsten van de conferentie, voorafgaand aan het commissiedebat Strategische keuzes bereikbaarheid, gepland op 30 maart a.s.

Vraag 13

Deelt u de opvatting dat een fijnmazig en laagdrempelig aanbod van openbaar vervoer noodzakelijk is om de bereikbaarheid van voorzieningen en werk voor iedereen in Nederland te garanderen?

Antwoord 13

Ja, die opvatting deel ik.

Vraag 14

Bent u het eens met de opvatting dat openbaar vervoer bij uitstek een instrument is om files en drukte op wegen en de bijbehorende milieuschade te voorkomen?

Antwoord 14

Ja, collectief vervoer kan een bijdrage leveren aan een verminderde filedruk en daarnaast een duurzaam alternatief bieden.

Vraag 15

Wat zijn de maatschappelijke kosten die jaarlijks worden veroorzaakt door de uitstoot van personenauto's, reistijdverlies door filevorming, verkeersongevallen en aan automobilititeit gekoppelde klimaatmaatregelen?

Antwoord 15

De totale maatschappelijke kosten die worden veroorzaakt door files en vertraging op het Nederlandse hoofdwegennet, zijn voor 2018 geraamd op € 3,3 à 4,3 miljard euro. De maatschappelijke kosten van files en vertragingen bestaan uit kosten door reistijdverliezen, onbetrouwbaarheid van de reistijden en uitwijkgedrag.¹⁴ Een meer recente schatting van de maatschappelijke kosten is niet beschikbaar. In de periode 2020 en 2021 is er sprake van een aanzienlijke afname van de verliesuren op het hoofdwegennet als gevolg van de Coronamaatregelen. Het jaar 2022 is gekenmerkt door een sterke toename van het reistijdverlies, maar deze zit nog iets onder het niveau van 2018. Zoals gemeld in de Kamerbrief van 22 november 2022 worden de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen voor 2020 op ongeveer € 27 miljard geschat met een ruime bandbreedte van € 15 tot 36 miljard.¹⁵

De totale maatschappelijke kosten van de CO₂-uitstoot van personenauto's in 2030 zouden zonder elektrische auto's op basis van de kentallen van het CE rapport «prijs van een reis» uit 2022 € 3,2 miljard bedragen¹⁶. De aan automobilititeit gekoppelde klimaatmaatregelen zorgen voor ingroei van elektrische auto's waardoor in 2030 de totale maatschappelijke kosten van de CO₂-uitstoot op basis van de voorspelde ingroei van elektrische voertuigen (conform de Klimaat en Energie Verkenning (KEV) 2022) dalen naar € 2,6

¹⁴ <https://www.kimnet.nl/mobiliteitsbeeld/mobiliteitsbeeld-2019>.

¹⁵ Brief van de Minister van IenW aan de Tweede Kamer, 22 november 2022, «Stand van zaken verkeersveiligheid najaar 2022», Kamerstuk 29 398, nr. 1028.

¹⁶ <https://ce.nl/publicaties/de-prijs-van-een-reis/>.

miljard¹⁷. De maatschappelijke baten van de in de KEV 2022 meegenomen klimaatmaatregelen voor elektrische auto's bedragen daarmee in 2030 € 0,6 mrd. per jaar.

Vraag 16

Is u bekend dat in 27 procent van de Nederlandse huishoudens geen motorvoertuig aanwezig is?¹⁸

Antwoord 16

Ja, het is mij bekend dat bij ruim een kwart van de Nederlandse huishoudens geen motorvoertuig aanwezig is.

Vraag 17

Bent u bereid om wettelijke minimumnormen in te stellen die voor alle inwoners van Nederland een bushalte op loopafstand met vaste ritfrequenties op alle reisdagen afdwingen?

Antwoord 17

In maart versturen de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en ik de hoofdlijnen van de Mobiliteitsvisie aan de Tweede Kamer. Hierbij wordt onder andere ingegaan op het verzoek om met bereikbaarheidsdoelen te werken en wordt ook de reactie op het PBL-rapport gegeven. Graag voer ik daarna het gesprek over of het stellen van een norm gaat bijdragen aan een betere bereikbaarheid. Belangrijk om daarbij in gedachte te houden is dat elke regio haar eigen bereikbaarheidsvragen kent. En provincies, gemeenten, inwoners en bedrijven weten vaak beter te benoemen wat de vraag is. Het is dus ook niet alleen een zaak van het Rijk, of nog meer specifiek het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Vraag 18

Bent u bereid een norm te stellen met betrekking tot de bereikbaarheid van noodzakelijke voorzieningen, zoals zorg en onderwijs, met het openbaar vervoer binnen een bepaalde tijdsduur?

Antwoord 18

In maart versturen de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en ik de hoofdlijnen van de Mobiliteitsvisie aan de Tweede Kamer. Hierbij wordt onder andere ingegaan op het verzoek om met bereikbaarheidsdoelen te werken. Graag voer ik daarna het gesprek over of het stellen van een norm gaat bijdragen aan een betere bereikbaarheid. Belangrijk om daarbij in gedachte te houden is dat elke regio haar eigen bereikbaarheidsvragen kent. En provincies, gemeenten, inwoners en bedrijven weten vaak beter te benoemen wat de vraag is. Het is dus ook niet alleen een zaak van het Rijk, of nog meer specifiek het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Vraag 19

Wat kunt u ondernemen om het streekvervoer betaalbaarder te maken teneinde verder reizigersverlies te voorkomen?

Antwoord 19

In het kader van de basis op orde bied ik het openbaar vervoer voor heel 2023 de transitierегeling, om voldoende OV te kunnen bieden. Daar heb ik 150 miljoen euro voor uitgetrokken. Om daarnaast meer reizigers te trekken voor het OV, zullen vervoerders goed moeten insprijngen op veranderende reispatronen. Daarnaast werkt de sector aan slimme en creatieve oplossingen om de huidige kostenstijgingen het hoofd te kunnen bieden en voldoende bereikbaarheid te kunnen garanderen. De mogelijkheden die we daarbij als sector zien, heb ik beschreven in de brief van 21 februari 2022, zoals ook toegelicht in het antwoord op vraag 6.¹⁹

¹⁷ <https://www.pbl.nl/kev>.

¹⁸ CBS, 21-6-2018: Ruim kwart huishoudens heeft geen motorvoertuig.

¹⁹ Brief van de Staatssecretaris IenW aan de Tweede Kamer, 21 februari 2023: «Resultaten van de Nationaal OV Beraad (NOVB)-conferentie d.d. 16 februari 2023», Kamerstuk 23 645, nr. 788.