

Vergaderjaar 2023–2024

36 410 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2024

Nr. 10

AMENDEMENT VAN HET LID BIKKER C.S. TER VERVANGING VAN DAT GEDRUKT ONDER NR. 6¹

Ontvangen 28 september 2023

De ondergetekenden stellen het volgende amendement voor:

In **artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor** van de departementale begrotingsstaat worden het verplichtingenbedrag en het uitgavenbedrag **verhoogd** met **€ 300.000** (x € 1.000).

Toelichting

Dit amendement strekt ertoe om binnen de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat structureel € 300 miljoen beschikbaar te stellen voor het verbeteren van de beschikbaarheid en betaalbaarheid van het openbaar vervoer in de provincies en vervoersregio's, conform de aangenomen motie Bikker c.s. (Kamerstukken II 2023/24, 36 410, nr. 29). De dekking voor dit amendement wordt gevonden op de Aanvullende Post Algemeen door de posten Resterende LPO Voorjaarsnota 2023 en Onderverdeelde LPO van tranches van vóór 2022, in totaal met € 300 miljoen te verlagen. Hierbij geldt dat de post Onderverdeelde LPO van tranches van vóór 2022 geheel wordt gebruikt, en dat de post Resterende LPO Voorjaarsnota 2023 wordt gebruikt voor zover nodig om de € 300 miljoen te bereiken (deze laatste post loopt vanaf 2026 snel op waarmee overdekking ruimschoots aanwezig is om het incidentele tekort in met name 2025 te dekken).

De openbaar vervoerbedrijven weten zich de komende jaren gesteld voor een grote opgave om het openbaar vervoer op peil te houden. Hogere brandstofkosten, stijgende personeelskosten en tegenvallende reizigersaantallen leggen forse druk op hun exploitatie. In de afgelopen jaren is de rijksoverheid bijgesprongen in het dragen van de hogere kosten, via de Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (2020–2022) en Transitievergoeding Openbaar Vervoer (2023). Deze vergoeding loopt dit jaar af, waarna er geen Rijksmiddelen meer beschikbaar zijn om

¹ Vervanging in verband met een wijziging in de toelichting.

de openbaarvervoersbedrijven te compenseren. De hogere kosten zijn dan enkel op te vangen door enerzijds het verhogen van de tarieven of anderzijds bezuinigingen, voornamelijk door het schrappen van lijnen. Vanzelfsprekend heeft dit grote gevolgen voor de bereikbaarheid van dorpen, steden en buurten. Dit effect speelt met name – maar zeker niet alleen! – in minder bevolkte gebieden, zoals Friesland, Drenthe, de Achterhoek of Zeeland.

Met dit amendement beogen indieners de Rijksbijdrage aan het openbaar vervoer voort te zetten én uit te breiden om zo de verschraling van het regionaal OV én de prijsstijging van 11,7% voor OV-gebruikers tegen te gaan. Dit is niet alleen goed voor de bereikbaarheid van de regio, maar ook voor de verduurzaming van ons vervoer.

De structurele aanvullende middelen van € 300 miljoen zullen worden ingezet voor een bijdrage van het Rijk aan de decentrale overheden voor de exploitatie van de concessies die onder hun beheer vallen. Voor 2024 kunnen deze middelen, net als de Transitievergoeding Openbaar Vervoer (TVOV), via de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan de medeoverheden beschikbaar gesteld worden.

Omdat het een structurele uitgavenreeks betreft, geven de indieners de regering voor latere jaren in overweging om de middelen via het Provinciefonds en de Brede Doeluitkering (BDU) beschikbaar te stellen aan de medeoverheden.

Bikker
Klaver
Paternotte
Bontenbal