

Vragen door de leden der Kamer gesteld overeenkomstig artikel 105 van het Reglement van Orde, en de daarop door de regering schriftelijk gegeven antwoorden

AH
3

Vragen van het lid Van Langen-Visbeek (BBB) op 4 oktober 2024 medegedeeld aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over het verdwijnen van OV-voorzieningen op het platteland.

Antwoorden van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat ontvangen op 4 november 2024.

Vraag 1

Hebt u kennisgenomen van de berichtgeving in het Noordhollands Dagblad¹ en De Telegraaf² over het verdwijnen van OV-voorzieningen op het platteland, alsook van het onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) naar vervoersarmoede³? Zo ja, wat is uw reactie hierop?

Antwoord 1

Ja. Het is belangrijk dat mensen voorzieningen, zoals werk, zorg, onderwijs, de supermarkt en familie en vrienden kunnen bereiken. Dat is van belang voor onze welvaart en het welzijn. Het rapport laat zien dat bereikbaarheid niet alleen wordt bepaald door het mobiliteitsbeleid maar ook door ruimtelijke ordening en voorzieningenbeleid. Het zorgen voor een goede bereikbaarheid is daarom een gezamenlijke opgave van onder andere ministeries, provincies, gemeenten, vervoerders en werkgevers.

Vraag 2

Zeker 30% van de Nederlanders moet fors in de buidel tasten om naar werk, hobby, sport of zorg te gaan, zo blijkt uit onderzoek van budgetinstituut Nibud⁴. Op de alleenstaanden na hebben vrijwel alle huishoudens met een inkomen tot en met modaal niet genoeg inkomen om te voldoen aan de gemiddelde vervoersbehoefte, óók wanneer rekening wordt gehouden met reiskostenvergoedingen. Dit treft vooral de gezinnen die niet in steden wonen en dus verder moeten reizen naar werk en voorzieningen. Wat betekent dit in uw ogen voor de huidige afspraken over (onbelaste) reiskostenvergoedingen? Zijn deze nog toereikend? De vragenstelster ontvangt graag een toelichting.

Antwoord 2

Uit onderzoek blijkt dat 90% van de werkgevers aangeeft een reiskostenvergoeding aan te bieden en 75% van de werknemers zegt een reiskostenvergoeding te ontvangen.⁵ Afspraken over de vergoeding van reiskosten is een afspraak tussen werkgever(s) en werknemer(s). In het

¹ 27 september 2024, 'Vervoer is politieke keuze'; 28 september 2024, 'De neerwaartse spiraal van het openbaar vervoer. Zonder auto kun je geen kant op'.

² 1 oktober 2024, 'Vervoer rib uit lijf voor modaal gezin' en 'Beknibbelen voor reis naar kantoor. 'Zelfs basisbehoefte lastiger op te brengen''.

³ PBL: Rapport 'Beter bereikbaar? Veranderingen in de toegang tot voorzieningen en banen in Nederland tussen 2012 en 2022'.

⁴ NIBUD: Onderzoek 'Betaalbaarheid mobiliteitskosten 2024'.

⁵ Sheetpresentatie (rijksfinancien.nl): <https://www.rijksfinancien.nl/sites/default/files/bestanden/belastingplan-2023/10-Onbelaste-reiskostenvergoeding-rapportage.pdf>.

Nederlandse arbeidsvoorwaardenstelsel staat de onderhandelingsvrijheid van werkgevers en werknemers centraal. Het is dus gebruikelijk dat afspraken over arbeidsvoorwaarden door partijen bij een arbeidsovereenkomst en cao-partijen worden gemaakt. Tegelijkertijd blijkt tevens uit onderzoek dat lager betaalde werknemers vaker aangeven geen reiskostenvergoeding ontvangen van hun werkgever. Juist bij deze werknemers kan het risico op vervoersarmoede groter zijn. De aangenomen motie Olger van Dijk⁶ verzoekt de regering de Stichting van de Arbeid te laten adviseren over de toekomst van de reiskostenvergoeding voor woon-werkverkeer en daarbij een wettelijke verplichting te bezien. Dit verzoek is door het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, in samenspraak met het ministerie van Financiën en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, bij de Stichting ingediend. De Stichting is verzocht het advies uiterlijk in het voorjaar vast te stellen, waarna de Tweede Kamer geïnformeerd wordt.

Vraag 3

Kunt u bevestigen dat de informatie over het verdwijnen van OV-voorzieningen en stijgende prijzen van openbaar vervoer klopt?

Antwoord 3

Naar aanleiding van de motie Bikker c.s. is €300 miljoen structureel beschikbaar gesteld voor het regionaal OV om de prijsstijging voor 2024 van circa 12% te voorkomen en de dienstregeling op peil te houden en de kwaliteit te verbeteren. Van deze €300 miljoen was ongeveer €150 miljoen bedoeld om de prijsstijging van 2024 structureel te voorkomen in het regionaal openbaar vervoer. Hierdoor zijn de tarieven in het regionaal OV in 2024 gelijk gebleven ten opzichte van 2023. Voor 2025 is een (reguliere) prijsstijging rond de 3% voorzien voor het regionaal OV. Dit is lager dan de inflatie in dezelfde periode.

De andere helft van de beschikbaar gestelde middelen was bedoeld om het OV structureel op peil te houden dan wel de kwaliteit te verbeteren. Hierover is de Tweede Kamer recent geïnformeerd⁷. In een uitvraag aan de decentrale overheden, die verantwoordelijk zijn voor het regionaal OV per bus, tram, metro en een aantal regionale treindiensten, geeft het merendeel aan dat de middelen een afschaling van het OV-aanbod voorkomen. In enkele regio's kan de dienstregeling hierdoor worden uitgebreid. Wel zijn er zorgen over de financiële onzekerheden in het OV die besluitvorming over de extra middelen beïnvloeden.

Voor NS geldt dat er in de hoofdrailnetconcessie 2025 – 2033 concrete volumeafspraken zijn gemaakt. In de dienstregeling van 2025 gaat NS ca. 1600 treinen per week meer laten rijden over het gehele land (ten opzichte van 2024), ook in de regio. In 2025 neemt het voorzieningenniveau per saldo niet af en op enkele trajecten zelfs toe. In 2023 is ook €120 miljoen voor NS beschikbaar gesteld om voor 2024 de voorziene prijsstijging te kunnen compenseren. Deze middelen waren in tegenstelling tot de middelen voor het regionaal OV niet structureel. Inmiddels is er ook voor 2025 afgesproken de stijging van de NS-tarieven te dempen, waardoor de NS-tarieven in 2025 met ca. 6% en niet met de voorziene ca. 12% stijgen. Het is de intentie van het kabinet om in de komende periode in samenwerking met NS te komen tot een structurele oplossing voor 2026 en verder.

Vraag 4

In hoeverre bent u bekend met het begrip vervoersarmoede?

Antwoord 4

Daar ben ik bekend mee. In mei is een brief naar de Tweede Kamer gestuurd als reactie op een motie van het Tweede Kamerlid De Hoop.⁸ Hierin staat onder andere beschreven wat vervoersarmoede inhoudt en wat de gevolgen kunnen zijn.

Vraag 5

In hoeverre bent u bekend met de (mogelijke) gevolgen van vervoersarmoede?

Antwoord 5

⁶ Tweede Kamer, Kamerstuk 31305, nr. 455

⁷ Tweede Kamer, Kamerstuk 23645, nr. 828

⁸ Tweede Kamer, Kamerstuk 31305, nr. 454

Zie het antwoord op vraag 4.

Vraag 6

Welke acties onderneemt u of gaat u ondernemen om te voorkomen dat vervoersarmoede verder toeneemt?

Antwoord 6

Bij vervoersarmoede kunnen verschillende factoren een rol spelen, bijvoorbeeld de hoogte van het inkomen, de woonplaats, het al dan niet hebben van een baan of het kunnen autorijden of fietsen. Vervoersarmoede vraagt daarom om een gezamenlijke aanpak van verschillende verantwoordelijke partijen. In het geval van IenW stelt het kabinet €2,5 miljard extra beschikbaar voor infrastructuur ten behoeve van het ontsluiten van (nieuwe) woningbouwlocaties. Bij deze nieuwbouwplannen wordt vooral ingezet op nabijheid en korte reisafstanden. Naast de inzet van de aanvullende middelen voor het openbaar vervoer (zie het antwoord op vraag 3) worden in het kader van Publieke Mobiliteit, samen met de departementen van Financiën, OCW, BZK en VWS, de mogelijkheden onderzocht om het OV slim te combineren met het doelgroepenvervoer en met deelmobiliteit. Dit biedt reizigers gedurende de dag meer reismogelijkheden. In Zeeland wordt hiertoe begin 2025 een start gemaakt. Om vraag en aanbod effectief op elkaar af te stemmen financiert IenW de ontwikkeling van een innovatief planningsysteem, die niet alleen in Zeeland, maar ook in andere regio's toegepast kan worden.

Vraag 7

Kunt u een inschatting maken van de gevolgen van het verdwijnen van OV-voorzieningen in combinatie met de stijgende kosten van openbaar vervoer voor de inwoners van plattelandsgemeenten?

Antwoord 7

Uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid⁹ en van de Rijksuniversiteit Groningen¹⁰ blijkt dat de meeste bewoners van plattelandsgemeenten tevreden zijn met de bereikbaarheid van werk of voorzieningen voor bijvoorbeeld onderwijs, zorg of winkels. Dit komt door de rol van de auto als dominant vervoermiddel in plattelandregio's. Ook blijkt dat er nauwelijks verschil is in beleving van bereikbaarheid tussen de stads- en plattelandsbewoners. Zie verder ook het antwoord op vraag 3.

Vraag 8

Bent u het met de vragenstelster eens dat ook de inwoners van de plattelandregio's recht hebben op een volwaardig en betaalbaar alternatief voor de auto?

Antwoord 8

Met de vragenstelster ben ik van mening dat iedereen in Nederland recht heeft op bereikbaarheid, ongeacht de regio waar men woont. Wel is het zo dat elk gebied een andere mix van vervoerwijzen nodig heeft om hier zo goed als mogelijk invulling te kunnen geven. Met de regio's wordt gekeken hoe hier zo effectief mogelijk invulling aan kan worden gegeven, rekening houdend met de schaarste aan publieke middelen en schaarste aan personeel. Een voorbeeld hiervan is een pilot in Zeeland waarmee de kansen voor slimme combinaties van ov op afroep met doelgroepenvervoer en deelmobiliteit worden bekeken.

Vraag 9

In de berichtgeving in het Noord-Hollands Dagblad is sprake van een jarenlange strijd tussen de verschillende vervoersregio's en de regio Amsterdam. Bent u hiermee bekend? Zo ja, wat zijn de gevolgen van deze strijd voor het aanbod van openbaar vervoer in Noord-Holland?

Antwoord 9

⁹ <https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2023/04/03/de-ontwikkeling-van-de-mobiliteit-en-bereikbaarheid-in-stedelijk-en-ruraal-nederland>

¹⁰ <https://research.rug.nl/nl/publications/the-extra-mile-perceived-accessibility-in-rural-areas>

Navraag bij de provincie Noord-Holland leert dat dit beeld niet herkend wordt. Er is goed contact met de vervoerregio.

Vraag 10

Ook in West-Friesland spelen problemen met het openbaar vervoer. In Andijk (het op één na langste dorp van Noord-Holland) stopt de bus niet meer in het centrum, maar op de Hoekweg. Dat betekent dat mensen tot 6 kilometer moeten lopen om de bushalte te bereiken. Voor ouderen die vooral in het centrum van Andijk wonen is dat 3 kilometer. Vindt u dat acceptabel? De vragensteller ontvangt graag een toelichting.

Antwoord 10

De bevoegdheid voor de vormgeving van regionale concessies ligt bij decentrale overheden, in dit geval bij de provincie Noord-Holland. Navraag bij de provincie Noord-Holland leert dat het centrum van Andijk wordt bediend door twee buslijnen: lijn 138 en 438. Het beeld dat mensen 3 of 6 kilometer moeten lopen wordt daar niet herkend.

Vraag 11

De dorpsraad in Andijk heeft een petitie opgesteld die inmiddels bijna 1.200 keer is getekend. De provincie noch de gemeente heeft hierop gereageerd. Er zijn inmiddels aanpassingen gedaan aan genoemde bushalte, terwijl de bushalte in het centrum al eerder was voorzien van onder andere fietsnietjes die nu nauwelijks meer worden gebruikt. Bent u het met de vragensteller eens dat hier sprake is van verspilling van overheidsgeld?

Antwoord 11

Navraag bij de provincie Noord-Holland leert dat Gedeputeerde Olthof begin dit jaar de petitie in ontvangst heeft genomen. De gedeputeerde is ook in gesprek gegaan met de raadsleden van de regio West-Friesland begin juni over de wijzigingen in de dienstregeling. De provincie geeft verder aan dat er meerdere sessies zijn geweest met de provincie in het traject om tot de nieuwe dienstregeling te komen, zowel op bestuurlijk als ambtelijk niveau. De provincie geeft aan dat alle bushaltes in Andijk nog worden aangedaan door lijn 138 en daarmee is er volgens de provincie geen sprake van verspilling van overheidsgeld.

Vraag 12

Waar kunnen inwoners van Andijk terecht met hun OV-problemen?

Antwoord 12

De inwoners van Andijk kunnen bij de provincie Noord-Holland of de gemeente Medemblik terecht.

Vraag 13

Wie houdt er in dit geval toezicht op de provincie?

Antwoord 13

In de Wet personenvervoer 2000 is omschreven dat de bevoegdheid voor de concessies bij decentrale overheden ligt voor openbaar vervoer voor bus, tram, metro en aangewezen regionale treindiensten. In dit geval ligt deze bij de gedeputeerde staten van Noord-Holland. Zij zijn bestuurlijk verantwoordelijk voor de concessies voor ov in de regio en leggen verantwoording af aan de Provinciale Staten van Noord-Holland.

Vraag 14

In het buitenland gaat het volgens de vragensteller soms beter. Elke Vlaming heeft bijvoorbeeld recht op een bushalte op maximaal 800 meter van zijn voordeur. Wat vindt u van het maken van minimumafspraken voor de afstand tot openbaar vervoervoorzieningen?

Antwoord 14

In de motie van het lid Temmink¹¹ wordt verzocht om "bindende maximumnormen op te stellen voor de afstand van woonlocaties tot ov-haltes en deze normen op te leggen aan

¹¹ Tweede Kamer, Kamerstuk 29697, nr 132

vervoersbedrijven". Deze motie wordt betrokken bij de verkenning naar invulling van bereikbaarheidsdoelen waar door de Tweede Kamer om is verzocht.

Vraag 15

Is het mogelijk in Nederland een dergelijke afspraak te maken? Zo nee, waarom niet en welke mogelijkheden ziet u wel?

Antwoord 15

Zie het antwoord op vraag 14.

Vraag 16

In Duitsland kun je voor 49 euro een maand onbeperkt reizen met het openbaar vervoer. Sinds de invoering van het Deutschlandticket kwamen er bijna een miljoen nieuwe reizigers bij. Bent u gezien dit succes bereid de mogelijkheden van een NL-ticket te onderzoeken?

Antwoord 16

De mogelijkheden voor een NL-ticket, naar voorbeeld van het Duitse klimaticket, zijn onderzocht binnen het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB). De Tweede Kamer is daarover bericht op 3 oktober jl.¹² Uit het onderzoek van de NOVB blijkt dat er andere varianten dan het NL-ticket interessanter zijn om nader te onderzoeken. Mede omdat het NL-ticket vooral gericht is op de reeds bestaande treinreiziger. Voor de bereikbaarheid en de betaalbaarheid van het regionale openbaar vervoer is het interessanter om een ticket nader te onderzoeken voor onbeperkt reizen met het regionale openbaar vervoer en korting op de trein. In NOVB-verband zal dit verder worden opgepakt.

Vraag 17

Bent u bereid in gesprek te gaan met de Nederlandse aanbieders van openbaar vervoer over een NL-ticket? Zo nee waarom niet en wat kan er wel?

Antwoord 17

Zie het antwoord op vraag 16.

¹² Tweede Kamer, Kamerstuk 23645, nr. 828