

Vergaderjaar 2023–2024

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 813

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 december 2023

Op 25 mei 2023 heeft uw Kamer een motie van de leden Van Ginneken (D66) en Van der Graaf (CU) aangenomen (Kamerstuk 29 385, nr. 121). Met de motie wordt de regering verzocht de mogelijkheden, belemmeringen en kosten inzichtelijk te maken van het ter beschikking stellen van vervoersbewijzen aan minima voor de NS en voor het streekvervoer. De beantwoording van de motie heeft langer geduurd omdat ik dit verzoek in de bredere discussie rondom de betaalbaarheid van het ov wilde meenemen. Hierover heb ik u recent geïnformeerd.¹ Met voorliggende Kamerbrief geef ik invulling aan de motie van de leden Van Ginneken (D66) en Van der Graaf (CU).

Het ondersteunen van ov-aanbod aan minima draagt bij aan de bereikbaarheid van alle inwoners in Nederland. De gedachte achter de motie van de leden Van Ginneken en Van der Graaf vind ik sympathiek: iedereen zou gebruik moeten kunnen maken van het openbaar vervoer. Om die reden geeft het kabinet uitvoering aan de motie van het lid Grinwis (Kamerstuk 36 410 IX, nr. 14) waarin de regering wordt verzocht om invulling te geven aan de motie van het lid Bikker door het regionaal ov te verbeteren en de prijsstijging in het regionale ov te voorkomen met structureel € 300 miljoen per jaar en de prijsstijging van NS te voorkomen met € 120 miljoen in 2024.²

Specifieke initiatieven voor het ter beschikking stellen van vervoersbewijzen aan minima voor NS en het stad- en streekvervoer vinden op dit moment al plaats en kennen verschillende verschijningsvormen. Soms betreft het gratis of goedkoper ov voor minima, gratis of goedkoper ov voor minima in bepaalde leeftijdsgroepen, tijdelijke acties of goedkopere

¹ Kamerstuk 23 645, nr. 811.

² Motie van het lid Bikker c.s. over voorkomen van de voorziene prijsstijgingen in 2024 in het regionaal openbaar vervoer, 21 september 2023, Kamerstuk 36 410, nr. 29.

abonnementen en dagkaarten.³ Hieronder geef ik een toelichting op de mogelijkheden, belemmeringen en kosten hiervan.

Mogelijkheden, belemmeringen en kosten NS

Als concessiehouder van het Hoofdrailnet beschikt NS over het exclusieve recht op dit net. Het tariefbeleid is, binnen de voorwaarden van de concessie, een verantwoordelijkheid van NS. In de concessie is opgenomen dat NS de tarieven voor beschermde kaartsoorten jaarlijks alleen aanpast met de stijging van de kosten door inflatie en eventuele verhoging van de gebruikersvergoeding van het spoor.⁴ Bij de overige vervoersbewijzen van NS zijn geen afspraken in de concessie opgenomen en staat het NS vrij om deze aan te passen. In de praktijk heeft de prijsstelling van de overige vervoersbewijzen een relatie met de prijzen van de beschermde kaartsoorten om een logisch tariefgebouw te hanteren.

In de ontwerpconcessie van het Hoofdrailnet vanaf 2025 zijn stappen gezet op het vlak van tariefdifferentiatie, tariefbevoegdheid en tariefintegratie. Ik heb mij daarbij gericht op betaalbaarheid in brede zin. Om dit te borgen zijn, net als in de huidige concessie, beschermde reisrechten aangewezen en is de tariefontwikkeling daarvan gereguleerd.

Ik heb NS gevraagd om zich in te zetten voor laagdrempelig en aantrekkelijk ov. NS gaat dit in 2024 doen met onder andere de uitrol van kleine maatschappelijke initiatieven om de betaalbaarheid van de trein voor mensen met een laag inkomen te verbeteren. Dit doen zij samen met organisaties als het Prinses Maxima Centrum, Humanitas en andere lokale hulporganisaties. Zo kunnen ouders van kinderen in het Maxima Centrum, voor wie de trein te duur is, gratis gaan reizen en zijn er lokale initiatieven waarbij jongeren uit huishoudens met een laag inkomen gratis met het ov kunnen gaan reizen. NS onderzoekt hierbij op welke wijze zij deze initiatieven in de toekomst kunnen uitbreiden.

Het aanbieden van een sterk gereduceerd of gratis tarief voor stadspashouders⁵ is één van de richtingen die NS momenteel verkent. NS geeft aan dat het aanbieden van gratis of goedkoper ov aan stadspashouders nog op haalbaarheid onderzocht wordt. Dit willen zij in eerste instantie samen oppakken met gemeenten vanwege hun rol in het armoedebeleid. NS heeft geen inzicht in de inkomenspositie van de reizigers en kan en mag geen inkomensbeleid voeren.

Mogelijkheden, belemmeringen en kosten stad- en streekvervoer

De provinciale overheden en vervoersautoriteiten Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en Vervoerregio Amsterdam (VRA) zijn opdrachtgever en concessieverlener van het stad- en streekvervoer. De opdrachtgever kan in het kader van de aanbesteding voordelige tariefproposities voor minima uitvragen. Ook gemeenten kunnen hiertoe (tussentijdse) verzoeken doen als onderdeel van de gemeentelijke verantwoordelijkheid voor het minimabeleid. Zij zetten beleidsmatig steeds vaker in op

³ De Haas, M.C., Terwindt, M.J.A., Witte, J. (2022), Effecten tariefverlagingen in het ov, Achtergrondrapport. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

⁴ Beschermde kaartsoorten zijn: binnenlandse enkele reizen voltarief tweede klas; binnenlandse tweede klas jaar- en maandtrajectkaarten; het NS-deel van de ov-jaarkaart tweede klas.

⁵ Een stadspas kan gratis aangevraagd worden door inwoners met een laag inkomen en weinig vermogen. Met deze pas krijg je een hoge korting krijgen voor culturele activiteiten. Daarnaast heeft de pas ook andere acties.

gratis of goedkoper ov voor minima. Dit resulteert in een groot aantal initiatieven. Enkele voorbeelden die mij bekend zijn:

- de gemeente Arnhem biedt inwoners met een inkomen tot 120% van het minimum een voordelig jaarabonnement;
- de gemeente Den Haag zet in op gratis ov voor verschillende leeftijdsgroepen met een inkomen tot 130% van het minimum;
- de gemeente Amsterdam heeft een maximum aantal kaarten beschikbaar gesteld voor minima.

De verschillende voorbeelden laten zien dat het mogelijk is voor gemeenten en provincies om gratis of goedkoop ov aan te bieden aan specifieke doelgroepen. Er zijn daarbij geen belemmeringen anders dan dat gratis ov in het algemeen tot inkomstenderving leidt bij vervoerders waarvoor financiële compensatie vereist is waar de opdrachtgever (in dit geval de decentrale overheid) de budgettaire mogelijkheden voor moet hebben.

De kosten die hiermee gemoeid zijn, variëren per gemeente of provincie en zijn afhankelijk van het aantal reizigers dat in aanmerking komt. Decentrale overheden maken op basis hiervan zelf de afweging of gratis of goedkoop ov voor specifieke doelgroepen in de lokale situatie wenselijk is. Over de totale kosten zijn bij mij geen openbare gegevens bekend.

Wel ben ik op de hoogte van verschillende onderzoeken van gemeenten naar gratis of betaalbaar ov voor doelgroepen. Zo heeft de gemeente Den Haag recent een studie afgerond naar gratis of betaalbaar ov voor doelgroepen. Hieruit blijkt dat gratis ov voor minima de gemeente Den Haag jaarlijks € 11,5 miljoen zou kosten.⁶ Ook de gemeente Amsterdam heeft de kosten voor (beperkt) gratis ov voor minima in het verleden ook onderzocht. De geschatte kosten variëren tussen de € 630.000 en € 54,2 miljoen per jaar, afhankelijk van de gekozen groep en het aangeboden ov-product⁷.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

⁶ Inno-V (april 2023), Studie naar gratis of betaalbaarder OV voor doelgroepen in Den Haag, gedeeld door de gemeente Den Haag op 4 april 2023.

⁷ Gemeente Amsterdam (juli 2018), Bijlage onderzoek kosten gratis openbaar vervoer voor stadspashouders, gedeeld door de gemeente Amsterdam op 4 juli 2018.