

Van: Frank Menger

Onderwerp: Kambrief bezuinigingen Openbaar Vervoer 24-09-2021

Datum: zondag 26 september 2021 09:52:46

Bijlagen: [beantwoording-kamervragen-van-het-lid-van-baarle-denk-over-mogelijke-bezuinigingen-op-het-openbaar-vervoer.pdf](#)

Geachte leden van de staten en gemeenteraden,

Bijgaand het Kamerstuk over kamervragen met betrekking op bezuinigingen op het openbaar vervoer. Hier is tevens de link:

- <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/kamerstukken/2021/09/24/beantwoording-kamervragen-van-het-lid-van-baarle-denk-over-mogelijke-bezuinigingen-op-het-openbaar-vervoer>

Hoop dat deze informatie nuttig is.

Met vriendelijke groet,

Frank Menger

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IenW/BSK-2021/240860

Bijlage(n)

-

Datum 24 september 2021
Betreft Beantwoording Kamervragen over mogelijke
bezuinigingen op het openbaar vervoer

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u de antwoorden op de vragen van het lid Van Baarle (DENK) over mogelijke bezuinigingen op het openbaar vervoer (ingezonden 1 september 2021).

Vraag 1.

Herinnert u zich uw uitspraken tijdens het tweeminutendebat van 8 juli 2021 over bezuinigingen op het openbaar vervoer, waaronder op sociale veiligheid?¹

Antwoord 1.

Het is mij bekend dat mijn voorganger tijdens het Tweeminutendebat OV en Taxi op 8 juli jl. heeft gereageerd op vragen over mogelijke bezuinigingen op het openbaar vervoer, waaronder op sociale veiligheid.

Vraag 2.

Klopt het dat u daarin heeft gesteld dat zorgen over mogelijke bezuinigingen op verbindingen, frequenties, haltes en/of sociale veiligheid, en hogere tarieven, voorbarig zouden zijn, omdat in de transitieplannen de aangepaste beschikbaarheidsvergoedingen nog niet volledig meegenomen zouden zijn? Wat vindt u er nu van?

Antwoord 2.

Met de brief van 25 juni jl.² is uw Kamer geïnformeerd dat de plannen, die dit voorjaar zijn opgesteld door vervoerders en overheden, er nog van uit gingen 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 versraling 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. De eerdere zorgen omtrent mogelijke drastische

¹ Kamerstukken II, vergaderjaar 2020-2021, 23645, nr. 757

² Kamerstukken II, vergaderjaar 2020-2021, 23645, nr. 755

bezuinigingen waren dus gebaseerd op een voorlopig financieel kader, terwijl de constructieve gesprekken daarover nog liepen. NS werkt ook aan een transitie- en vervoersplan voor 2022 en stemt dit af met het ministerie van IenW als concessieverlener. Actualisatie van de vervoerplannen vindt momenteel plaats. Ik zal u hier dit najaar over informeren.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IenW/BSK-2021/240860

Vraag 3.

Hoe verhoudt dit zich tot berichten dat bijvoorbeeld de RET werkt aan plannen om 26% te bezuinigen op de sociale veiligheid?³

Antwoord 3.

Decentrale overheden en vervoerders moeten en mogen hun eigen afwegingen maken in de transitie naar een toekomstvast OV-systeem. Volgens de OV- autoriteit MRDH bevat het in augustus gepubliceerde maatregelenpakket van de RET een mix van vervoerkundige maatregelen, inzet op sociale veiligheid en besparingen op de interne bedrijfskosten. De RET heeft daarbij laten weten dat zij geen 26% op het totale budget van sociale veiligheid bezuinigt, maar 25% op een breder aantal onderdelen. De bezuiniging op het sociale veiligheid budget is hier slechts een onderdeel van. Dit maatregelenpakket is afgestemd met de MRDH, als concessieverlener. Zie verder mijn antwoord op vraag 6.

Vraag 4.

Bent u ook de hoogte van de nieuwe versoberde dienstregeling die op 30 augustus jl. is ingegaan? Klopt het dat de diverse spitsritten en de weekendmetro's zijn geschrapt? Klopt het dat in Ridderkerk en Albrandswaard ingrijpende versoberingen zijn doorgevoerd?⁴

Antwoord 4.

Volgens de verantwoordelijke OV-autoriteit, MRDH, is er per 30 augustus 2021 geen sprake van een nieuwe versoberde dienstregeling en het schrappen van spitsritten en de weekeinde metro. Ten opzichte van het pakket van maatregelen dat begin 2021 is ingevoerd zijn er per 30 augustus 2021 alleen enkele wijzigingen doorgevoerd. MRDH geeft aan dat in het plan meer metroritten zitten en op een aantal routes meer busritten in de spits, beide ten behoeve van het bieden van capaciteit voor de verwachte toename van de vervoersvraag, en op een aantal andere routes minder bus- en tramritten. De weekendmetro (vrijdag- en zaterdagavond) rijdt in Rotterdam al niet sinds maart 2020 omdat de nachthoreca niet open is. Bij heropening daarvan wordt ook de opstart van de weekendmetro weer in overweging genomen. Volgens MRDH zijn er per eind augustus 2021 een aantal aanpassingen in de dienstregeling voor o.a. Albrandswaard en Ridderkerk. MRDH heeft laten weten d.m.v. subsidies aan gemeenten voor alternatief lokaal maatwerkvervoer te zorgen. Voor Ridderkerk betekent dat bijvoorbeeld dat er plannen zijn voor een extra buurtbus. De aanpassingen zijn door de provinciale OV-autoriteit afgestemd met de consumentenorganisaties bij MRDH.

³ <https://www.ovpro.nl/personeel/2021/06/24/ret-werknoodgedwogen-bezuinigingen-sociale-veiligheid/#:~:text=De%20Rotterdamse%20stadsvervoerder%20RET%20heeft,te%20bezuinigen%20op%20sociale%20veiligheid>)

⁴ <https://corporate.ret.nl/nieuws/nieuwedienstregeling-ret-per-30-augustus>)

Vraag 5.

Bent u ook op de hoogte van de bezuinigingen die Hermes inmiddels heeft doorgevoerd? Klopt het dat het openbaar vervoer daar per 1 januari ingrijpend wordt afgeschaald? Klopt het dat de frequentie op diverse busdiensten gehalveerd wordt?⁵

Antwoord 5.

Volgens de betreffende OV-autoriteit, namelijk de provincie Noord-Brabant is er bij Hermes geen sprake van een extra afschaling in 2022 t.o.v. 2021. De dienstregeling in Zuidoost-Brabant is in 2021 aangepast aan de weggevallen vraag door frequentieverlagingen toe te passen op hoogfrequente lijnen naar o.a. Eindhoven Airport en de High Tech Campus Eindhoven, het (tijdelijk) niet meer aanbieden van scholierenlijnen, spitslijnen en spitsritten en het vervallen van lijnen in de avonduren. De dienstregeling voor 2022 is zo vormgegeven dat Hermes snel en gericht kan opschalen zodra de reizigersaantallen daar aanleiding toe geven. De aanpassingen zijn door de provinciale OV-autoriteit afgestemd met het reizigersoverleg Brabant en de gemeenten.

Vraag 6.

Denkt u dat het verstandig is dat er bezuinigd wordt op een veilig ov-netwerk, waarbij ov-surveillanten, boa's, servicemedewerkers, conducteurs en cameratoezicht samen zorgen voor voldoende toezicht en een veilige reis?

Antwoord 6

De veiligheid van reizigers en het OV-personeel blijft altijd voorop staan. De vervoerders hebben laten weten te zullen zorgen voor veilig openbaar vervoer, ook na de bezuinigingen. De RET, EBS en HTM hebben in hun plannen laten weten (bezuinigings)maatregelen te nemen die zullen raken aan de omvang en de vorm van de maatregelen die worden genomen in het kader van de sociale veiligheid van openbaar vervoer. In sommige gevallen betekent dit bijvoorbeeld verminderde inzet van conducteurs, wat opgevangen zal worden door middel van o.a. cameratoezicht. Vervoerders zullen de mogelijke effecten van de door hen voorgenomen maatregelen monitoren, zodat er op tijd bijgesteld kan worden als daar behoefte aan blijkt te zijn.

Vraag 7.

Hoeveel hebben ov-bedrijven inmiddels bezuinigd in de afgelopen tijd vanwege de coronacrisis? Hoeveel gaan ze nog bezuinigen in de komende periode? Wat zijn de gevolgen hiervan? Hoeveel ov-bedrijven zullen ritten afschalen?

Antwoord 7.

De verantwoordelijkheid voor het regionale OV-aanbod ligt primair bij de regionale OV-autoriteiten en de vervoerders. Zij zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor een optimaal aanbod en sluiten concessies af waarin hierover afspraken zijn vastgelegd. De interne bedrijfsvoering en kostenbesparingen van de ov-bedrijven zijn een verantwoordelijkheid van het management en de aandeelhouders van deze bedrijven. Ik volg de effecten van de genoemde afspraken in de regionale concessies op het aanbod en de prestaties van het OV nauwlettend en waar nodig wordt dit besproken in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad. Het aanbod en de prestaties is immers wat de reiziger er van merkt in de dienstregeling en de

⁵ <https://www.ed.nl/eindhoven/bezuinigingen-hermes-raken-busreiziger-hardvanaf-ianuari-minder-ritten~a63da44f/>

geboden service. In de Kamerbrief van 25 juni jl. en tijdens het tweeminutendeбат OV en Taxi op 8 juli jl. heeft mijn voorganger aangegeven dat ze met de sector een adequaat OV-voorzieningsniveau heeft afgesproken waarbij grofmazige afschaling ongewenst is. Voor het stads- en streekvervoer hebben de decentrale overheden en vervoerders dan ook noodzakelijke maatregelen geïnventariseerd om de continuïteit en kwaliteit van het vervoer te borgen en de mogelijkheden om het vervoersaanbod te optimaliseren. Als randvoorwaarde voor de optimalisatie van het aanbod heeft mijn voorganger in het NOVB afgesproken dat de basisprincipes van beschikbaarheid en veiligheid van het OV als duurzame mobiliteitsvorm niet in het geding mogen komen. 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 vervoerders werken momenteel aan het actualiseren van de vervoerplannen voor 2022 en, zoals aangegeven in mijn antwoord op vraag 2, informeer ik uw Kamer dit najaar hierover.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IenW/BSK-2021/240860

Vraag 8.

Kunt u uitsluiten dat de versoberingsacties van de ov-bedrijven zullen leiden tot hogere ritprijzen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8.

De tarieven voor het regionale vervoer zijn een bevoegdheid van de decentrale overheden die de concessies verlenen. Het lijkt op dit moment niet voor de hand te liggen dat decentrale overheden op basis van de versoberingsacties de ritprijzen zullen verhogen. Het doel van de maatregelen is immers juist de kosten te beperken en mogelijkheden te zoeken om de dienstregelingen zo te optimaliseren dat vraag en aanbod meer met elkaar in evenwicht worden gebracht. Dat staat overigens los van de jaarlijkse indexatie van de tarieven op basis van inflatie en kostenontwikkeling.

Vraag 9.

Waarom lopen de ov-bedrijven kennelijk op deze zaak vooruit? Kunt u in overleg treden met de ov-bedrijven om hun bezuinigingsplannen op te schorten, totdat volledige duidelijkheid ontstaat over de beschikbaarheidsvergoedingen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9.

Zie ook mijn antwoord op vraag 2. Met het huidige financiële kader voor 2022 kunnen de vervoerders hun plannen actualiseren en in overleg met hun concessieverlener volgens de reguliere systematiek vertalen in vervoerplannen voor 2022. NS werkt ook aan een transitie- en vervoersplan voor 2022 en stemt dit af met het ministerie van IenW als concessieverlener. Actualisatie van de transitieplannen vindt momenteel plaats. Ik zal u hier dit najaar over informeren.

Vraag 10.

Bent u bereid om de ov-bedrijven voor 100% te compenseren voor de al dan niet tijdelijke terugval in reizigers als gevolg van corona, ook door structureel veranderde reispatronen, bijvoorbeeld als gevolg van meer thuiswerken?

Vraag 11.

Deelt u de mening dat iedere compensatie die minder is dan 100%, toch zal leiden tot alternatieve compensatie door de ov-bedrijven zelf, die weer zal leiden tot bezuinigingen op verbindingen, frequenties, haltes en/of sociale veiligheid, en/of

hogere tarieven?

Vraag 12.

Deelt u de mening dat u deze onwenselijke gang van zaken dient te voorkomen door de ov-bedrijven voor 100% te compenseren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10, 11 en 12.

Het openbaar vervoer vervult een belangrijke rol als laagdrempelige en duurzame keuze van de reiziger in haar/zijn deur-tot-deur reis. Ook voor de langere termijn, wanneer de reizigersaantallen naar verwachting weer toenemen, moet het OV haar rol kunnen blijven pakken in de uitdagingen ten aanzien van bereikbaarheid, sociale veiligheid en duurzaamheid. De beschikbaarheidsvergoeding vergoedt tot 93%-95% van de kosten. Hiermee is en wordt grofmazige afschaling voorkomen. De vervoerders hebben het afgelopen jaar geen grote ontslagen hoeven doorvoeren en de reiziger heeft ook tijdens de coronacrisis kunnen rekenen op betrouwbaar OV. Voor de continuïteit van de OV-sector is het wenselijk dat vervoerders verliezen zo veel mogelijk kunnen beperken. Daarom is de werking van de regeling BVOV 2021 aangepast ten opzichte van 2020. Vervoerders kunnen de 5-7% kosten die niet door de regeling worden vergoed, in overleg met de concessieverleners invullen. Ook in de regeling voor 2022, waarover uw Kamer op 25 juni is geïnformeerd, is dit het geval.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S.P.R.A. van Weyenberg

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IenW/BSK-2021/240860