

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

780

Vragen van het lid **De Hoop** (PvdA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «De Westereen «bezorgd, misschien wel boos» over schrappen bushalte bij station»* (ingezonden 25 oktober 2021).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Weyenberg** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 18 november 2021).

Vraag 1

Kent u het bericht «De Westereen «bezorgd, misschien wel boos» over schrappen bushalte bij station»¹?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Vindt u ook dat mensen die niet in de randstad wonen, evenveel recht hebben op goede verbindingen met het openbaar vervoer (ov) als mensen die in de randstad wonen?

Antwoord 2

Ja.

Vraag 3

Hoe beoordeelt u het feit dat een bushalte die tot de 15 meestgebruikte haltes van Friesland behoort wordt geschrapt?

Antwoord 3

De decentrale overheden waren pre-corona en zijn ook in corona-tijd verantwoordelijk voor de keuzes die worden gemaakt in decentrale concessies voor bus, tram, metro of regionale treindiensten. Vervoerbedrijven stemmen de dienstregelingen voortdurend af met de decentrale overheden (provincies en vervoerregio's). En dat doen ze door het aanbod aan te passen aan de vraag zonder dat de beschikbaarheid en veiligheid van het OV daar onder lijdt.

¹ De Westereen «bezorgd, misschien wel boos» over schrappen bushalte bij station – Leeuwarder Courant (lc.nl)

OV-autoriteiten bepalen in de zogenaamde «vervoerplancyclus» jaarlijks het OV aanbod (dienstregeling) in hun concessies. Dit stemmen zij af met de gemeenten in het concessiegebied en de (regionale) reizigersorganisaties hebben adviesrecht op de voorgestelde wijzigingen in de dienstregeling. De dienstregeling wordt ter akkoord voorgelegd aan de decentrale volksvertegenwoordiging. Deze manier van werken past bij de decentralisatie van het stads- en streekvervoer die is vastgelegd in de Wet Personenvervoer 2000. De afwegingen per concessie, of zelfs per buslijn, zijn de verantwoordelijkheid van de decentrale overheid. Ik volg de ontwikkelingen bij regionale OV concessies nauwlettend en waar nodig bespreken we deze in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB).

De provincie Fryslân heeft mij gemeld dat het vervallen van de bushalte op 27 oktober jl. uitvoerig is besproken in de provinciale staten van Fryslân. De provincie heeft mij laten weten dat de berichtgeving over deze bushalte met betrekking tot de top 15 van Friesland onjuist is. Het gaat om de nummer 325 van de Friese ranglijst, waarbij er gemiddeld 0,5 passagier per rit instapt. Verder is de halte geen officiële of logische overstapplaats naar een breder OV-netwerk. De provincie Fryslân handhaaft de maatregel in ieder geval tot 2025 (als onderdeel van het corona-gerelateerde transitieplan). De provincie Fryslân heeft laten weten dat De Westereen dankzij voldoende bus- en treinverbindingen goed ontsloten blijft. De provincie heeft laten weten dat door de aanstaande aanpassing voor het dienstregelingsjaar 2022 een hele goede overstap mogelijk wordt gemaakt bij de treinstations Feanwalden en Buitenpost.

Vraag 4 en 5

Bent u het eens met de stelling dat bushaltes die belangrijk zijn voor scholieren, statushouders en/of forensen niet geschrapt zouden mogen worden?

Vindt u het ook onacceptabel dat in dit geval, maar ook op veel andere plekken in Nederland haltes of verbindingen worden geschrapt wegens de coronacrisis, ondanks overheidssteun aan vervoerders die bedoeld is om de bereikbaarheid in stand te houden?

Antwoord 4 en 5

OV-autoriteiten zetten zich in voor een passend OV-aanbod voor iedereen. Daarbij wordt per concessie voortdurend met de vervoerder gesproken over optimalisatie van het vervoersaanbod om vraag en aanbod zo goed mogelijk af te stemmen. Verbindingen waar minder vraag naar is kunnen worden afgeschaald zoals frequentieverlagingen op hoogfrequente lijnen, het (tijdelijk) niet meer aanbieden van scholierenlijnen, spitslijnen en spitsritten en het vervallen van lijnen in de avonduren. Deze capaciteit kan deels worden ingezet op momenten dat de vraag groter is, zoals extra ritten in de spits. De keuzes die achter deze ontwikkelingen liggen worden op decentraal niveau gemaakt. Uitgangspunt hierbij is de afspraak dat er niet grofmazig wordt afgeschaald. Gekoppeld aan de Beschikbaarheidsvergoeding OV, monitort het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gegevens van alle OV-autoriteiten over de ontwikkelingen in het aanbod. Gemiddeld over Nederland was er in 2020 en 2021, ondanks veel lagere reizigersaantallen, ongeveer 10% minder OV-aanbod ten opzichte van 2019. Deze ontwikkelingen passen binnen de gemaakte afspraken met de sector en zijn veelal een gevolg van de afgenomen vraag veroorzaakt door de coronamaatregelen. Zoals toegezegd zal uw Kamer in december over de laatste ontwikkelingen worden geïnformeerd. DOVA (Samenwerkingsverband van decentrale ov-autoriteiten) zal gelijktijdig alle vervoersplannen 2022 op een centraal punt beschikbaar stellen. Uit deze plannen zal ook blijken welk OV aanbod er per concessie volgend jaar voorzien wordt.

Vraag 6

Bent u bereid om in gesprek te gaan met provincies en regionale vervoerders om te kijken hoe essentiële ov-verbindingen in de regio, onder andere voor studenten en scholieren of voor ouderen die naar het ziekenhuis moeten, behouden kunnen worden?

Antwoord 6

Ja, ik bespreek dit regelmatig in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad. In het NOVB spreek ik met vertegenwoordigers van alle regionale OV-autoriteiten en regionale vervoerders over relevante ontwikkelingen voor en het vitale belang van het Openbaar Vervoer in Nederland. Specifieke keuzes achter deze ontwikkelingen, zoals afwegingen per buslijn, worden op decentraal niveau gemaakt.

Vraag 7

Wanneer verwacht u dat het landelijk onderzoek door het CBS naar vervoersarmoede, zoals toegezegd voor dit najaar, wordt gepubliceerd?

Antwoord 7

In het commissiedebat OV en Taxi van 19 mei 2021 heeft mijn voorganger toegezegd dat het onderzoek over vervoersarmoede van PBL en CBS dit najaar naar uw Kamer zou worden gestuurd. De motie van het lid van Baarle² over het doen van een breed onderzoek naar vervoersarmoede op basis van de CBS indicator sluit op deze toezegging aan. Het betreft een onderzoek van het PBL, gebruikmakend van CBS-data.

Het bedoelde onderzoek zal tot mijn spijt volgens het PBL niet meer dit jaar gepubliceerd worden, maar medio volgend jaar (2022). PBL geeft aan dat de reden van de vertraging ligt in her prioritering binnen het PBL vanwege onvoorziën extra werk omtrent COVID- en thuiswerkanalyses. Naar aanleiding van de motie van het lid de Hoop om beleidsopties te inventariseren om het probleem van vervoersarmoede op te pakken, heb ik het PBL gevraagd om in hun rapport ook beleidsopties op te nemen.

² Kamerstuk 23 645, nr. 756