

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

3324

Vragen van het lid **Van Ginneken** (D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *de brief «Actualisatie prognose reizigersaantallen OV»* (ingezonden 20 juni 2022).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 29 juni 2022).

Vraag 1

Hoe kan het dat de reizigersprognoses van het Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid (KiM) optimistischer zijn dan de prognoses van vervoerders, vervoersregio's en decentrale overheden?¹

Antwoord 1

Het KiM kan niet nagaan waarom de KIM-ramingen optimistischer zijn over het herstel van de reizigersaantallen dan de prognoses van vervoerders, vervoersregio's en decentrale overheden omdat de prognoses van vervoerders niet openbaar gepubliceerd zijn. In het antwoord op vraag 2 ga ik nader inhoudelijk op deze vraag in.

Vraag 2

Kunt u in meer detail toelichten hoe deze verschillen ontstaan?

Antwoord 2

Verschillen in de verwachtingen voor de toekomstige ontwikkeling van het ov-gebruik kunnen in het algemeen ontstaan door: Het ov-gebruik kan op verschillende manieren gedefinieerd worden en op verschillende gebieden betrekking hebben, bijvoorbeeld voor totaal Nederland (KiM) of voor specifieke openbaar vervoerwijken in specifieke regio's. Het KiM gebruikt als uitgangspunt de totale omvang van de afgelegde afstand van ov-gebruikers op Nederlands grondgebied (in zogenoemde reizigerskilometers) zoals gepubliceerd door de NS in haar jaarverslagen (trein) en door het CROW-KpVV in de publicatie «Staat van het regionale ov»

¹ Kamerstuk 23 645, nr. 764.

(trein, bus, tram en metro)². Gegevens over het totale regionale ov-gebruik in Nederland in 2021 zijn nog niet beschikbaar bij het CROW.

De manier waarop de verwachtingen voor het toekomstig ov-gebruik gemaakt worden, kan verschillen. Het KiM beschrijft in openbare stukken hoe de toekomstverwachting gemaakt wordt en welke methodiek en uitgangspunten daarbij gebruikt worden.

De uitgangspunten met betrekking tot de toekomstige ontwikkeling van het overheidsbeleid en de omgevingsvariabelen zoals onder andere het aantal inwoners, het aantal studenten, het besteedbaar inkomen, de kosten van het ov- en autogebruik kunnen verschillen. Het KiM baseert zich daarbij op het recentste beschikbare toekomstverwachtingen van o.a. het CPB, het CBS en het Ministerie van OC&W.

De verwachtingen omtrent de structurele gedragsveranderingen als gevolg van de coronacrisis kunnen verschillen. Het KiM baseert zich hierbij op de resultaten van het MobiliteitsPanel Nederland (MPN) waarbij in de afgelopen 3 jaar regelmatig gevraagd is aan een panel van respondenten over hun reisgedrag en de invloed van de coronacrisis op hun toekomstig reisgedrag.

Vraag 3

Klopt het dat de KiM-prognose losse verkoop voor onder meer toerisme niet meetelt? Klopt het dat juist die reizigers de meest winstgevende reizigers betreffen?

Antwoord 3

Nee, dat klopt niet. Het KiM gebruikt als uitgangspunt de totale omvang per jaar van de afgelegde afstand van ov-gebruikers op Nederlands grondgebied zoals gepubliceerd in de NS jaarverslagen tot en met 2021 en «Staat van het regionale ov» door CROW-KpVV tot en met 2020. Het KiM gaat ervan uit dat dit totale ov-gebruik inclusief de losse verkoop van reizen is. Bij het KiM is onbekend of de losse verkoop reizigers de meest winstgevende reizigers zijn. Daarover is geen openbare informatie beschikbaar.

Vraag 4

Hoe verandert de prognose, indien deze losse verkoop wél wordt meegenomen?

Antwoord 4

Op basis van de gegevens van NS en CROW over de afgelegde afstand door ov-reizigers zijn volgens het KiM de verwachtingen voor het ov-gebruik wel inclusief de losse verkoop.

Vraag 5

Is het model van het KiM aangepast, nadat in 2022 de prognoses te optimistisch bleken te zijn? Zo ja, welke aanpassingen zijn daarin meegenomen?

Antwoord 5

De basisraming en het alternatieve scenario voor het ov-gebruik in 2022 van het KiM van november 2021 zijn hoger dan de geactualiseerde ramingen voor 2022. Belangrijke verklaring daarvoor is het feit dat in november 2021 in de basisraming niet voorzien was dat er in 2022 nog een aantal maanden gedragsbeperkende maatregelen zouden zijn. In het pessimistische scenario van november 2021 was wel voorzien dat er in 2022 nog twee maanden gedragsbeperkende maatregelen zouden zijn maar die periode heeft uiteindelijk langer geduurd en mede daardoor was het negatieve effect op het ov-gebruik groter dan verwacht.

Het model van het KiM is niet aangepast. Maar omdat het inmiddels halverwege 2022 is, zijn de ramingen voor het jaar 2022 in de actualisatie niet met het model gemaakt maar op basis van een extrapolatie van de reeds bekende gegevens van het ov gebruik in 2022 en daarom vallen de progno-

² Het KiM gaat er daarbij vanuit dat de gegevens van de NS betrekking hebben op alle ov gebruik in NS treinen ongeacht de kaartsoort. Het KiM gaat er tevens van uit dat de gegevens over het gebruik van het regionale ov zoals gepubliceerd door het CROW in de Staat van het regionale OV 2019 en 2020 betrekking hebben op al het ov gebruik ongeacht de kaartsoort.

ses lager uit. De uitgangspunten voor de latere jaren 2023–2026 zijn aangepast aan de meest recente informatie van CPB, CBS, OC&W, e.d.

Vraag 6

Hoe groot zijn de onzekerheden in het model van het KiM volgens henzelf en wat zijn de betrouwbaarheidsintervallen van de prognoses?

Antwoord 6

De onzekerheid voor de toekomst is vormgegeven door uit te gaan van een basisraming met daarnaast een alternatief scenario. Voor de basisraming is tevens een gevoeligheidsvariant doorgerekend waarbij aangenomen is dat er geen kwaliteitsverbetering optreedt in het ov tot en met 2026. Voor de gebruikte methodiek van het KiM is het niet mogelijk om statistische betrouwbaarheidsintervallen aan te geven van de verwachtingen.

Vraag 7

Welke andere methodes en modellen gebruikt u om uw beleid rondom ov op te baseren?

Antwoord 7

Er worden verschillende methodes en modellen gebruikt, afhankelijk van welk aspect van het ov het betreft. Wat betreft het ov-aanbod voor 2023 en verder zijn de belangrijkste bronnen de BVOV monitor (bedrijfsvertrouwelijke financiële ramingen), de OV-aanbod monitor (open data), de monitoringsrapportage Transitie OV en op basis van (uitgevraagde) informatie afkomstig van de decentrale overheden en vervoerders. Voor de langere termijn wordt onder andere de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA-2021).

Vraag 8

Welke kengetallen zijn daarbij van groot belang voor besluitvorming rondom een vangnet voor het ov?

Antwoord 8

Op 15 juni jl. heb ik samen met de vervoerders en de decentrale overheden om tafel gezeten om met elkaar te spreken over het ov in 2023, mede naar aanleiding van het verschijnen van de nieuwe KIM-prognose. Zoals ik uw Kamer geïnformeerd heb³ is er afgesproken dat we de komende weken gebruiken om in gesprek te blijven en in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad nader onderzoek te doen naar de, gegeven de onzekerheid, verwachte situatie in 2023 in de verschillende ov-concessies. Alle informatie die bij deze gesprekken relevant zijn, zowel vanuit het KiM als van alle bij het NOVB betrokken partijen, komen op tafel.

Vraag 9

Bent u het ermee eens dat het onwenselijk is dat er zo'n grote discrepantie is tussen de verschillende modellen van de rijksoverheid enerzijds en andere overheden, vervoersautoriteiten en vervoerders anderzijds?

Antwoord 9

Regionale vervoerders en decentrale overheden hanteren geen prognose model maar kijken naar scenario's en realisaties op regionale schaal. NS werkt wel met een prognose model, maar deze is niet openbaar. Opbrengstverantwoordelijke vervoerders en decentrale overheden schatten het tempo waarin reizigers terug keren in het OV anders in dan het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Vraag 10

Bent u bereid te werken aan een uniform model voor zowel het KiM als de vervoerders? Zo ja, hoe en op wat voor termijn gaat u dat proces inrichten?

³ Kamerbrief «Actualisatie prognose reizigersaantallen OV», 16 juni 2022, Kenmerk: 23 645, nr. 764.

Antwoord 10

Het KiM is onafhankelijk en hun werkwijze is transparant en navolgbaar. Vervoerders gebruiken voor hun scenario's bedrijfsvertrouwelijke info die niet openbaar beschikbaar is. Een uniform model wordt daarom lastig.

Vraag 11

Hoe snel kan het KiM de prognoses actualiseren in reactie op nieuwe ontwikkelingen, zoals mogelijke nieuwe oplevingen van het coronavirus?

Antwoord 11

Het KiM maakt in het najaar 2022 een nieuwe raming van het ov-gebruik voor de periode 2022–2027. Het KiM doet dat twee keer per jaar omdat toekomstverwachtingen voor de belangrijke omgevingsontwikkelingen beperkt beschikbaar komen in de loop van het jaar. Voor de inwonersaantallen van het CBS en studentenaantallen van OC&W is dat 1 keer per jaar en voor de economie, het inkomen, olieprijsen, e.d. van het CPB is dat twee keer per jaar in het Centraal Economisch Plan (CEP) en de Macro Economische Verkenning (MEV). Voor het lopende jaar wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de beschikbare realisaties van het ov-gebruik van translink. Eventuele gevolgen voor het ov gebruik van nieuwe oplevingen van het coronavirus en daarmee samenhangende gedragsbeperkende maatregelen kunnen in het lopende jaar gemonitord worden op basis van de weekgegevens van translink.

Vraag 12

Kan er vaker dan tweemaal per jaar een nieuwe prognose komen in het geval dat de aannames achter de prognoses niet blijken te kloppen door veranderende situaties?

Antwoord 12

Het KiM doet dat twee keer per jaar omdat toekomstverwachtingen voor de belangrijke omgevingsontwikkelingen beperkt beschikbaar komen in de loop van het jaar. Alleen als deze omgevingsontwikkelingen vaker beschikbaar komen, dan zou het KiM frequenter actualisaties kunnen maken.

Vraag 13

Kunt u deze vragen zo spoedig mogelijk, maar ten minste vóór het rondetafelgesprek Beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer (BVOV) op 30 juni a.s. beantwoorden?

Antwoord 13

Ja, dat heb ik bij deze gedaan.