

Vergaderjaar 2022–2023

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 805**

**BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRA-  
STRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 juni 2023

Op 24 mei 2023 heeft uw Kamer feitelijke vragen gesteld over:

- het Jaarverslag van het Ministerie van IenW (Kamerstuk 36 360 XII, nr. 8),
- het Rapport van de Algemene Rekenkamer over het Jaarverslag IenW (Kamerstuk 36 360 XII, nr. 9),
- het Jaarverslag Mobiliteitsfonds (Kamerstuk 36 360 A, nr. 6), en
- de V100 Vragen over het thema Openbaar Vervoer.

Hierbij doen wij u de beantwoording toekomen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers

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

1

**Vraag:**

Wat zou het kosten het openbaar vervoer in zijn geheel publiek te maken en hoe is de kwaliteit van het openbaar vervoer veranderd sinds de privatisering?

**Antwoord:**

Uit onderzoek naar de effecten van openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer<sup>1</sup> blijkt dat in de afgelopen 20 jaar met de introductie van meer marktwerking in de Wet personenvervoer 2000 over de gehele linie het aanbod en de efficiency van het openbaar vervoer is toegenomen en de klanttevredenheid is gegroeid.

De kosten van het openbaar vervoer zijn niet afhankelijk van het eigendom van de vervoerbedrijven. Een indicatieve omvang van de kosten voor uitvoering van de regionale ov-concessies is € 2,1 miljard. Het gaat dan om de ov-concessies die momenteel verzorgd worden door (buitenlandse) ondernemingen in opdracht van decentrale concessieverleners. NS en gemeentelijke vervoerbedrijven zijn hierin niet meegenomen omdat deze bedrijven volledig eigendom zijn van het Rijk respectievelijk gemeenten. De genoemde kosten zijn onder druk van de markt tot stand gekomen en hebben het huidige ov-aanbod opgeleverd. Het opzetten en inrichten door regionale overheden van nieuwe, eigen uitvoeringsorganisaties brengt uiteraard ook kosten met zich mee.

2

**Vraag:**

Wat beweegt mensen om bepaalde vervoersmiddelen te kiezen? Hoe kunt u deze kennis gebruiken om meer mensen gebruik te laten maken van het OV?

**Antwoord:**

Er zijn verschillende factoren die de vervoermiddelkeuze bepalen. Dan gaat het bijvoorbeeld om de woon- en werklocatie van mensen en hun persoonlijke situatie. Bijvoorbeeld of iemand kan thuiswerken is hierbij van invloed. Jaarlijks wordt onderzoek gedaan naar de vervoermiddelkeuze in het woon-werkverkeer, onder andere de motivaties en belemmeringen om wel of geen gebruik te maken van het openbaar vervoer. De resultaten zijn gepubliceerd in het Landelijk reizigersonderzoek 2022.<sup>2</sup>

3

**Vraag:**

Hoe kan de «last mile» verbeterd worden om het OV aantrekkelijker te maken? Hoe ziet u de verhouding tussen het stimuleren van OV-gebruik en ontmoedigen van autogebruik?

**Antwoord:**

In het Actieprogramma van de Mobiliteitsvisie 2050 (bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 388) gaat het Ministerie van IenW samen met de medeoverheden aan de slag met gebiedsgerichte uitwerkingen. Er wordt gekeken vanuit het principe de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd toe te passen. De bereikbaarheid van voorzieningen in de hele keten wordt betrokken, van hoofdnetwerken tot de last mile. Ook wordt gekeken naar de modaliteitsmix die gewenst is om iedereen de gewenste bereikbaarheid te garanderen. Samen met de andere departementen werkt het Ministerie van IenW toe naar integrale bereikbaarheidsdoelen. De Kamer wordt in dat proces meegenomen via het Actieprogramma dat ze voor de begrotingsbehandeling van IenW zal ontvangen.

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 899.

<sup>2</sup> Voor de publicatie zie: Landelijk reizigersonderzoek 2022 | Rapport | Rijksoverheid.nl.

4

**Vraag:**

Hoe zorgt u dat kwetsbare groepen (ouderen, minder validen) beter bediend worden met het openbaar vervoer, welke doel heeft u daarvoor en hoe meet u dat?

**Antwoord:**

Sinds 2006 wordt via een implementatieplan gewerkt aan een betere toegankelijkheid van stations. Circa € 550 miljoen is daarvoor beschikbaar. Via actualisatierapporten – de laatste is van 28 juni 2021 (Kamerstuk 29 984, nr. 931) – is uw Kamer geïnformeerd over de toegankelijkheid op het spoor. Uiteindelijk doel is een voor iedereen toegankelijk OV in 2040, zoals vastgelegd in het Toekomstbeeld OV (Kamerstuk 23 645, nr 746.). De afgelopen jaren is uw Kamer geïnformeerd over de voortgang van het Programma Onbeperkt Meedoen, waarmee het Rijk uitvoering geeft aan het VN Verdrag Handicap. Daarin zijn ook indicatoren voor het OV opgenomen (Kamerstuk 29 984, nr. 931). Op 7 november 2022 is een Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV 2022–2023 ondertekend (Kamerstuk 23 645, nr. 783) met doelstellingen voor onder andere trein, bus, tram en metro. Ten slotte is uw Kamer bij brief d.d. 19 december 2022 (Kamerstuk 23 645, nr. 785) geïnformeerd over de laatste stand van zaken over toegankelijkheid OV.

5

**Vraag:**

Welke eisen stelt u aan NS en aan provincies ten behoeve van regionale vervoersconcessies ten aanzien van brede-welvaartsindicatoren? Welke prikkels overweegt u om duurzaamheid mee te nemen in aanbestedingen?

**Antwoord:**

In de nieuwe HRN-concessie is het Ministerie van IenW voornemens eisen aan NS te stellen bij de uitvoering van het vervoeren van reizigers op het hoofdrailnet. De eisen komen voort uit de hoofddoelen die het Ministerie van IenW in het beleidsvoornemen heeft opgenomen: het bieden van een zo goed mogelijk vervoerproduct aan de reiziger, het faciliteren dat reizigers zo optimaal en drempelloos mogelijk van deur-tot-deur kunnen reizen, het maatschappelijk optimaal benutten van de publieke investeringen in het spoorstelsel als geheel en het komen tot een verbeterde sturings- en verantwoordingsrelatie tussen de concessieverlener en de concessiehouder. In de ontwerp-concessie is een brede set aan kwaliteitseisen opgenomen die bijdragen aan deze doelen en een Brede Groep Reizigers ten goede moeten komen. Er zijn ook eisen ten aanzien van het duurzame vervoerproduct gesteld, waaronder circulariteit, social return en energie- en elektriciteitsverbruik. Daarnaast is er een nieuwe prestatie-indicator ontwikkeld die de vermeden CO<sub>2</sub>-uitstoot van de concessiehouder meet. Hier zitten verschillende duurzaamheidsaspecten in opgenomen. De decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor de regionale concessies en bepalen daarmee de eisen ten behoeve van regionale vervoersconcessies.

6

**Vraag:**

Welke maatregelen heeft u afgelopen jaar genomen en wilt u in 2023 nemen om OV-verbindingen buiten de Randstad te verbeteren (niet van regio naar Randstad maar binnen regio's en tussen regio's buiten de Randstad)?

**Antwoord:**

De decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor de regionale OV-concessies. Vanuit de woningbouw gelden zijn in het MIRT vorig jaar afspraken gemaakt over investeringen in de verschillende landsdelen (Kamerstuk 36 200 A, nr. 9). Veel van deze investeringen zijn bedoeld voor het ontsluiten van woningen met passende infrastructuur. In landsdeel oost is bijvoorbeeld € 75 mln. gereserveerd voor de regio-expres tussen Arnhem en Winterswijk en is voor Zwolle-Enschede-Munster € 30 mln. vrijgemaakt om de verbinding tussen Twente en Duitsland te waarborgen en verbeteren. In Zuid-Nederland is € 132 mln. voor HOV4 gereserveerd: een hoogwaardige busverbinding tussen Eindhoven Centraal en Veldhoven-De Run. Daarnaast is een flinke reservering getroffen voor het aanpassen van de multimodale knoop Station Eindhoven. Hiermee wordt onder andere meer ruimte geboden aan bussen en is het de eerste belangrijke stap voor de trein Eindhoven-Aken. Eerder is door het Kabinet € 3 miljard gereserveerd voor het op termijn aanleggen van de Lelylijn met cofinanciering vanuit de regio en Europa. Ook zijn op verzoek van uw Kamer bij de begrotingsbehandeling van lenW via amendementen aanvullend middelen vrijgemaakt voor de aanpak van de brug over het Van Harinxmakanaal bij Leeuwarden en de flessenhals bij Meppel op het spoor. Komende tijd werken rijk en regio deze projecten verder uit. Deze inzet leidt ook de komende jaren al tot resultaten. Zo gaat bijvoorbeeld eind dit jaar de Drielandentrein van Aken via Heerlen en Maastricht naar Luik doorrijden. Daarnaast wordt gewerkt aan extra infrastructuur om vanaf december 2024 tussen Tilburg en Eindhoven vaker te rijden.

7

**Vraag:**

Hoe weegt u het maatschappelijke belang van een OV-verbinding die bijvoorbeeld niet rendabel is maar wel voor mensen van betekenis, en hoe kan dat belang behartigd worden, bijvoorbeeld dat ziekenhuizen altijd goed bereikbaar zijn?

**Antwoord:**

In de hoofdlijnen van de mobiliteitsvisie maakt het Ministerie van duidelijk dat iedereen in Nederland recht heeft op goede bereikbaarheid<sup>3</sup>. Zowel in de stad, als op het platteland, én in de grote verstedelijkte gebieden daartussen. Alle vervoermiddelen zijn daarbij nodig: meer individuele vervoermiddelen, zoals auto en (motor)fiets; collectieve vervoermiddelen, zoals trein en bus; en daartussen deelsystemen zoals de deelauto of -fiets. OV-verbindingen zijn zelden rendabel. De decentrale overheden zijn verantwoordelijk om de afweging te maken welke verbindingen in stand worden gehouden en de reizigers een alternatief te bieden als een verbinding verandert. Voor het Ministerie van lenW staat uiteindelijk een goede bereikbaarheid voorop.

8

**Vraag:**

Hoe vergroot u de sociale veiligheid voor het OV-personeel en hoe zorgt u dat het beroep van chauffeur, machinist en conducteur aantrekkelijker wordt?

**Antwoord:**

Samen met alle partners van sociale veiligheid streeft het kabinet ernaar om incidenten in het openbaar vervoer zoveel mogelijk te voorkomen. Het Ministerie van lenW heeft nauw contact met de partners om de ontwikkelingen samen te duiden en maatregelen te treffen die kunnen bijdragen aan de verbetering van de sociale veiligheid. In dat kader zijn de

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 388.

afgelopen jaren verschillende maatregelen geïntroduceerd om de veiligheid op stations en in trein- of bus te borgen, zoals beter en uitgebreider cameratoezicht en de inzet van bodycams, het sluiten van poortjes en het kunnen melden van onveilige situaties in treinen en stations via WhatsApp. Als er sprake is van geweld of overlast kan de vervoerder ook een reis- of verblijfsverbod opleggen. Daarnaast wordt ingezet op de investering in opleiding, ontwikkeling en waardering van conducteurs, machinisten en chauffeurs. Dit onderwerp brengt de Staatssecretaris van IenW ook regelmatig aan de orde bij overleggen met de betrokken partijen. Opmerking verdient daarbij wel dat de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat niet direct ga over de concrete arbeidsvoorwaarden van chauffeurs, machinisten en conducteurs. Die wordt ingevuld door de afspraken tussen werkgeversorganisaties en vakbonden.

9

**Vraag:**

Hoe verklaart u de vele tekortkomingen in het financiële en informatie beheer die de Algemene Rekenkamer sinds 2019/2020 over uw jaarverslag rapporteert, wat heeft u er afgelopen jaar aan gedaan om de situatie te verbeteren en hoe gaat u die punten dit jaar oplossen?

**Antwoord:**

Naar aanleiding van het rapport van de AR over 2020, waarin 6 onvolkomenheden zijn geconstateerd, zijn plannen van aanpak opgesteld voor alle onvolkomenheden om deze op een systematische manier weg te werken en hier meer centraal op te sturen. Dit heeft geleid tot een verbetering: de AR constateert over afgelopen jaar voortgang, bijv. door het beschikbaar komen van betere managementinformatie op het gebied van financieel beheer en het verder op orde brengen van informatiebeveiliging. Ook is de onvolkomenheid met betrekking tot lifecyclemanagement opgelost.

Dit jaar staat in het teken van het verder uitvoeren en het afronden van de plannen van aanpak. Dat betekent dat dit jaar alle maatregelen worden geïmplementeerd die nodig zijn om de onvolkomenheden op te lossen. De werking van die maatregelen wordt gemonitord opdat kan worden bijgestuurd indien de verwachte verbeteringen niet of niet snel genoeg zichtbaar worden.

Zie ook de beantwoording van de overige vragen die gesteld zijn naar aanleiding de bevindingen van de AR.

10

**Vraag:**

Hoe maakt u van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een goede en stabiele organisatie waar personeel blijft werken en de tekortkomingen wegwerkt die de Algemene Rekenkamer adresseert?

**Antwoord:**

Het eerste deel van de vraag raakt aan het HR beleid van IenW. Het ministerie is volop aan de slag met werving van nieuwe medewerkers. Los van de intensivering van wervingsactiviteiten (campagnes) voor verschillende schaarse doelgroepen bij de IenW onderdelen, wordt in samenwerking met stakeholders en opleidingsinstituten gezocht naar mogelijkheden voor sectorale loopbaanpaden voor bijvoorbeeld de technische doelgroep. Dit naast initiatieven op het gebied van behoud en ontwikkeling van zittend personeel, het ontwikkelen en gebruik van arbeidsbesparende technologie, procesinnovatie en het anders organiseren van het werk. Er wordt geïnvesteerd in een inclusieve werkomgeving, waar ieder talent tot zijn recht komt en kansengelijkheid is.

Het tweede deel van de vraag gaat over de onvolkomenheden, zie hiervoor het antwoord op de vragen gesteld naar aanleiding van de bevindingen van de AR:

Voor de onvolkomenheden zijn plannen van aanpak opgesteld met een meer centrale sturing. Dit heeft al tot voortgang geleid bij de meeste onvolkomenheden; de onvolkomenheid met betrekking tot lifecyclemanagement is de eerste die op deze manier is opgelost.