

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
30 januari 2007	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/MDV/U.07.00416	2060704270
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik de vragen van het lid Dijkema over 'gratis' openbaar vervoer.

Voordat ik op de vragen in ga nog het volgende. De in vraag 8 verwoorde indruk dat de rijksoverheid in het stads- en streekvervoer naast de kleine 60 procent financiering via de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU), ook de overige ruim 40 procent direct of indirect financiert, is onjuist (zie antwoord 2 voor een toelichting). Mijn uitgangspunt is dat mobiliteit mag mits er wordt betaald door of namens de reiziger. Verstrekking van 'gratis' OV op grote schaal past daar niet in.

- 1 Bent u bekend met de gratis Openbaar Vervoer (GOV) proeven zoals deze onder andere worden onderzocht¹ en voorbereid in Rotterdam, Amersfoort, de provincie Limburg en in de provincie Brabant?² Hoe interpreteert u de proef in Tilburg waaruit blijkt dat drie keer zoveel 55-plussers nu de bus pakken nu deze 'gratis' is geworden in de daluren?³

¹ Algemeen Dagblad, 9 november 2006 (Rotterdam); De Stentor, 14 november 2006 (Amersfoort); De Limburger, 11 november 2006 (Provincie Limburg); BN/De Stem, 28 november 2006 (Provincie Brabant).

² De gemeente Rotterdam is naar verluidt bereid om hiervoor € 2,5 miljoen uit te trekken. Gedeputeerde Math Vestjens (Limburg) meldde overigens ook het verstrekken van een oplaadbare chip met voor iedereen vijf euro gratis openbaar vervoer, en een provinciale 'pilot' waarvoor hij van het Rijk 1,5 miljoen euro probeert te krijgen.

³ 'Ouderen in Tilburg tuk op gratis bus', BN/De Stem, 28 november 2006.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

- 1 Ja, ik ben op de hoogte van de door u genoemde proeven. De proef in Tilburg, die tot 1 juli 2007 zal duren, geeft een eerste indicatie van de toename van het aantal 55-plussers. Blijkbaar zijn 55-plussers gevoelig voor prijsverlaging en promotie van de bus. Er lijkt te worden voorzien in een latente vraag. Het is nog niet bekend wat de structurele effecten zijn op de capaciteit, kwaliteit en doelmatigheid van het aangeboden OV, ook in relatie tot de later (in november 2006) gratis gemaakte regiotaxi. Eind januari 2007 zullen er volgens het door u genoemde persartikel nadere onderzoeksgegevens beschikbaar komen. Daar zal ik uiteraard met belangstelling kennis van nemen.
- In mijn brief van 17 mei 2006 (2005–2006, 30 368, nr. 3) heb ik opgemerkt: “Als GOV op andere beleidsterreinen een oplossing kan bieden, dan is het aan de betreffende beleidsverantwoordelijke overheid om GOV ‘in te kopen’ bij vervoerders. Afhankelijk van het beleidsterrein is het rijk of de gemeente beleidsverantwoordelijk.”
- Ik zie de proef in Tilburg als een voorbeeld van een gemeente die ‘gratis’ OV gebruikt als instrument gericht op het tegengaan van eenzaamheid en isolement van ouderen.
- 2 Is het waar dat naast de 60 procent financiering van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport reeds € 900 miljoen bijdraagt aan de kosten van het reguliere en speciale openbaar vervoer voor de eigen doelgroepen, dat de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap € 370 miljoen bijdraagt voor het reizen door studenten met de aan hen verstrekte gratis OV-kaarten, en dat de minister van Defensie tegen een niet-openbaar bekend gemaakt bedrag zijn eigen personeel ‘gratis’ laat rijden met het openbaar vervoer?
- 2 Het ministerie van Verkeer en Waterstaat draagt voor een kleine 60 procent aan de kosten van het stads- en streekvervoer bij via de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) aan de provincies en WGR-plusgebieden; dit percentage is gebaseerd op de laatste gegevens voor de invoering van de BDU in 2005.
- De indruk dat de rijksoverheid naast de kleine 60 procent ook de overige ruim 40 procent van het stads- en streekvervoer zou bekostigen, is onjuist.
- Naast het reguliere stads- en streekvervoer bestaan er diverse andere vormen van vervoersvoorzieningen (individuele en collectieve). Deze worden gefinancierd op basis van diverse regelingen voor speciale groepen (doelgroepenvervoer), afhankelijk van de mobiliteitsbeperking, reismotief en bestemming. Het betreft hier echter vervoer dat aanvullend op het OV wordt ingezet en deze gelden maken dus geen deel uit van de bijdragen voor OV. Zie de brief van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport van 2 december 2005 (TK 2005–2006; 29 538, nr. 34) voor meer informatie over de betreffende regelingen en de visie van het kabinet.

De uitgaven voor de OV-studentenkaart voor 2007 zijn geraamd op € 634 miljoen. Ten behoeve van de optimalisering van kasritmes van de Staat is een gedeelte van deze verplichtingen aan de vervoerbedrijven (€ 300 miljoen) al in 2006 voldaan (zie tabel 11.8 en bijbehorende toelichting van de begroting van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap voor het jaar 2007). Genoemde € 634 miljoen omvat niet alleen het stads- en streekvervoer, maar ook de spoorwegondernemingen.

Het aandeel van het stads- en streekvervoer in de OV-studentenkaart wordt (gezien de OV-bekostigingssystematiek ten tijde van de invoering van de OV-studentenkaart) buiten beschouwing gelaten bij de weergave van de V&W-bijdrage (de kleine 60 procent) en bij de weergave van de opbrengsten die door of namens de reiziger worden betaald aan de vervoerders (de ruim 40 procent). De uitgaven van OCW voor de OV-studentenkaart behoren dus niet tot de ruim 40 procent.

Het Ministerie van Defensie voorziet in een tegemoetkoming in de kosten voor het woon-werk verkeer. Daar waar dit woon-werkverkeer met het openbaar vervoer betreft, is deze tegemoetkoming gebaseerd op de kosten van een jaartrajectkaart van de NS minus een eigen bijdrage.

- 3 Is het waar dat het regeringsstreven om in het algemeen het woon-werkverkeer van de rijksambtenaren zoveel mogelijk met het OV te laten plaatsvinden in zoverre succes gehad heeft dat duizenden rijksambtenaren momenteel voorzien zijn van een 'gratis' OV-kaart? Hoeveel rijksambtenaren hebben inmiddels zo'n kaart en hoeveel wordt daaraan betaald door de overheid?
- 3 In de CAO Rijk 2002-2003 is een nieuwe, voor alle rijksambtenaren uniforme, regeling voor het woon-werkverkeer afgesproken. Daarmee zijn alle departementale woon-werkverkeerregelingen komen te vervallen. De regeling, die bedoeld is om het milieu te verbeteren door terugdringing en ontmoediging van het eigen autogebruik voor het woon-werkverkeer, omvat de volgende afspraken:
- Alle rijksambtenaren die daadwerkelijk gebruik maken van het openbaar vervoer (trein en/of stads- en streekvervoer) voor het woon-werkverkeer hebben recht op een volledige vergoeding van de gemaakte kosten (bij NS vervoer uitgaande van 2e klasse).
 - Voor de situatie waarin door het bevoegd gezag is vastgesteld dat de werkplek niet of niet doelmatig per openbaar vervoer bereikbaar is, geldt de afspraak dat de ambtenaar die op meer dan 10 kilometer van de plaats van tewerkstelling woont, een maandelijkse vergoeding ontvangt volgens de belastingvrije tabelbedragen die de fiscus voor de toepassing van het reiskostenforfait hanteert.

- Voor ambtenaren die geen gebruik (willen) maken van de voor hun situatie geldende standaardregeling is de reiskostenvergoeding drastisch beperkt. Deze ambtenaren ontvangen een vergoeding ter grootte van 25% van de vergoeding die wordt verstrekt ingeval van de onmogelijkheid om van het openbaar vervoer gebruik te kunnen maken.

In totaal zijn in 2006 zo'n 49.000 'gratis' OV-kaarten verstrekt (waarvan zo'n 35.000 NS-kaarten en zo'n 14.000 kaarten voor het stads- en streekvervoer). De totale kosten bedroegen in 2006 zo'n € 69,5 miljoen (waarvan zo'n € 62 miljoen voor de NS-kaarten en zo'n € 7,5 miljoen voor het stads- en streekvervoer).

- 4 Is de conclusie gerechtvaardigd dat een verkeersinfarct tijdens het grootonderhoud van de A9 (Gaasperdammerweg) in 2005 is voorkomen omdat Rijkswaterstaat (RWS) en de belanghebbende bedrijven elk € 1 miljoen euro betaalden om voor 17.000 medewerkers 'gratis' OV-kaarten in te kopen? Hoeveel meer van dit soort projecten is uitgevoerd en wat hebben zij gekost aan de overheid en aan de bedrijven?
- 4 De evaluatie van de Zuidoostpas Groot Onderhoud A9-Gaasperdammerweg maakt duidelijk dat 45% van de autoforensen van de meewerkende bedrijven tijdelijk de overstap naar het OV heeft gemaakt. Het blijvend effect (enkele maanden na afloop van het project) was dat er een groei was van ongeveer 7% van het OV-gebruik onder de deelnemende werknemers. Door een extra vervolgaanbod (korting) is het blijvend effect gestegen naar 9%. Een soortgelijk project heeft in de zomer van 2006 plaatsgevonden tijdens de werkzaamheden aan de A4/A10 Zuid. V&W-Rijkswaterstaat betaalde daar circa € 2,4 miljoen en het bedrijfsleven circa € 0,6 miljoen. Daarnaast zijn er verspreid over het land in 2006 nog 16 projecten in verband met wegwerkzaamheden ondernomen door Rijkswaterstaat. Deze projecten varieerden sterk qua duur (van 2 weekends tot 2 zomermaanden) en qua reisaanbod. In de meeste gevallen ging het om een samenwerkingsverband van RWS met NS of een stads- of streekvervoerder, waarbij in het weekend een zeer goedkoop kaartje werd aangeboden. Daarbij waren geen meebetalende ondernemingen betrokken waren.
- 5 Beschikt u over een overzicht waaruit blijkt hoeveel belastingmiddelen inmiddels op provinciaal en gemeentelijk niveau gebruikt worden voor de financiering van een 'gratis' OV-kaart door provinciale en gemeentelijke ambtenaren?
- 5 Ik beschik niet over zo'n overzicht. Dit betreft de arbeidsvoorwaarden die decentrale overheden toepassen in hun hoedanigheid van werkgever. Deze arbeidsvoorwaarden kunnen verschillen tussen decentrale overheden en (groepen) werknemers.

- 6 Hoeveel Zelfstandige bestuursorganen (ZBO's) en andere instellingen en organisaties die door de overheid (mede) gefinancierd worden, benutten eveneens deze mogelijkheid om hun personeel de vrije keuze te geven tussen woon-werkverkeer per eigen auto dan wel per OV? Hoeveel wordt hieraan uitgegeven en hoeveel personeelsleden profiteren hiervan?
- 6 De keuze van werknemers voor de eigen auto of het OV is in het algemeen in Nederland geheel vrij. De vraag hoeveel geld deze instellingen en organisaties uitgeven aan reiskostenvergoedingen voor hun personeel (per auto of OV) en om hoeveel personeelsleden dit gaat, kan ik niet beantwoorden omdat ik niet ga over afspraken over vergoeding van woon-werkverkeer door genoemde groepen van instellingen en organisaties. De afgrenzing van de door u genoemde ZBO's en andere instellingen en organisaties is overigens lastig.
- 7 Is het u bekend is dat de supermarkt Jumbo in Dokkum, 'gratis' OV betaalt voor zijn klanten en dat de gemeente Ameland sinds 1 april van dit jaar het ook heeft ingevoerd voor de senioreneilandbewoners en de senioren gasten. Wist u dat Jumbo alle kosten voor de eigen klanten betaalt en dat op Ameland toeristische bedrijven voor eenderde deel van de kosten rechtstreeks mee betalen aan de financiering van het OV? Zijn u meer voorbeelden bekend? Beschikt u over een overzicht van alle gevallen in Nederland waar derden meebetalen aan de kosten van het OV? Zo ja, bent u bereid deze informatie aan de Kamer te verstrekken?
- 7 De actie van supermarkt Jumbo in Dokkum was mij niet bekend. In mijn brief van 17 mei 2006 (2005–2006, 30 368, nr. 3) heb ik reeds melding gemaakt van het initiatief op Ameland. Ik beschik niet over een totaaloverzicht van alle gevallen in Nederland waarin derden meebetalen aan de kosten van het OV.
- 8 Stellen de gegevens zoals bedoeld in de voorgaande vragen u in staat om vast te stellen of, wat door reizigers aan de kosten van het OV moet worden bijgedragen (de reeds genoemde 40 procent), niet reeds volledig gedekt wordt door al deze betalingen?⁴ Mocht dat zo zijn, is dan de verstrekking van 'gratis' OV op een veel grotere schaal niet een beter middel om het OV te bevorderen? Kan daartoe volstaan worden met een herschikking van de geldstromen om dit doel te bereiken, terwijl tegelijk bespaard wordt op

⁴ In voetnoot 4 van de brief, d.d. 17 mei 2006, Kamerstuk 30 368, nr. 3 van de minister van Verkeer en Waterstaat stelt de minister: 'Momenteel wordt circa 60% van de exploitatiekosten van het regionaal OV gefinancierd uit de BDU die het rijk verstrekt aan de provincies en WGR-plusgebieden'. Hieruit lijkt geconcludeerd te kunnen worden dat dus 40 procent betaald wordt door de reizigers en niet uit de algemene middelen. De minister ontkracht deze conclusie zelf al in voetnoot 14 van haar brief waar zij vermeldt: 'De bijdrage van de overheid (zowel centraal als decentraal) aan de diverse vormen van doelgroepenvervoer, bedraagt per jaar naar schatting 800 miljoen euro'.

inningskosten van de individuele betalingen en hun verantwoording (perceptiekosten)?

- 8 In voetnoot 4 bij de vraag wordt de indruk gewekt dat de circa 40% van de exploitatiekosten die niet uit de BDU wordt gefinancierd, deels uit de algemene middelen wordt gefinancierd in de vorm overheidsbijdrage aan diverse vormen van doelgroepenvervoer. Die indruk is onjuist: genoemde 40% betreft namelijk het OV. Daarnaast zijn er middelen voor specifieke voorzieningen voor doelgroepen. Deze middelen maken echter geen deel uit van de bijdragen voor OV.
- Zoals in antwoord 2 reeds aangegeven, behoort ook de vergoeding van OCW aan de OV-studentenkaart niet tot genoemde 40%.
- Zoals blijkt uit eerdere antwoorden is mij niet bekend wat de totale omvang is van de bijdragen die overheidsorganisaties verstrekken voor reiskostenvergoedingen van hun werknemers en welk aandeel deze bijdragen vormen in genoemde 40%. Een moeilijkheid bij het nagaan van de hoogte is dat de reiskostenvergoeding (of het nu om privé- of openbaar vervoer gaat) meestal deel uitmaakt van de individuele of collectieve onderhandeling over arbeidsvoorwaarden, waar ik geen zeggenschap over heb.
- Het is niet mijn intentie om volgens de door u geopperde financieringsmethode, te weten de intrekking van alle bestaande reiskostenvergoedingen, 'gratis' OV voor alle burgers van Nederland mogelijk te maken. Dit komt ook niet overeen met de keuze in de Nota Mobiliteit voor het uitgangspunt dat de automobilist betaalt naar gebruik waarbij tevens rekening wordt gehouden met de maatschappelijke kosten van automobilititeit (differentiatie naar tijd, plaats en milieu). Mijn uitgangspunt is dat de OV-reiziger eveneens moet betalen wanneer hij gebruik wil maken van vervoerdiensten. Een systeem waarbij de beschikbaarheid van OV méér dan nu al het geval is wordt betaald door de belastingbetaler, en de OV-gebruiker de maatschappelijke kosten niet voelt, past mijns inziens niet in het kader van de Nota Mobiliteit.
- Kortom: mobiliteit mag mits er wordt betaald door of namens de gebruiker. Verder heeft 'gratis' OV op grote schaal het risico dat verplaatsingen die heel goed lopend of fietsend kunnen worden afgelegd, met het 'gratis' OV gemaakt gaan worden. Dat zou onnodig en ongezond zijn, en bovendien belemmerend voor de doorstroming van het OV zelf.
- 9 Is het u bekend inmiddels hebben 30.000 werknemers een NS-businesscard hebben die betaald wordt door de desbetreffende ondernemers voor hun personeel? Wilt u er bij uw ambtgenoot van Financiën op aandringen het Belgische voorbeeld te volgen door 20 procent van de kosten aan de bedrijven terug te betalen? Zo neen, waarom niet? Deelt u de opvatting dat de verkeerskundige rechtvaardiging hiervoor ligt in het feit dat iedere werknemer door gebruik te maken van deze kaart effectief zijn auto op diezelfde tijd aan het wegverkeer onttrekt en daardoor bijdraagt aan congestie-vermindering?

- 9 Het is mij bekend dat NS met de businesscard een behoorlijk succesvol nieuw product heeft gelanceerd. Naast de NS Businesskaart is ook nog een ander bedrijf werkzaam op dit terrein, Mobility Mixx. De kaart van deze firma omvat meer diensten dan de NS kaart.

Beide concepten richten zich met name op het zakelijk verkeer en niet zo zeer op het woon-werkverkeer. Aangezien het zakelijk verkeer meer verspreid over de dag plaatsvindt en een relatief gering aandeel in de mobiliteit heeft (minder dan een derde van het aandeel van het woon-werkverkeer) is de bijdrage aan de congestie relatief beperkt. Toch juich ik beide initiatieven van harte toe. In het kader van het programma 'Filevermindering op korte termijn' heb ik dan ook besloten een actie te starten om te bezien of het mogelijk is om aan dit soort concepten een impuls te geven. Daarbij wil en mag ik mij niet beperken tot het stimuleren van één van beide concepten en wil ik ook mogelijke ontwikkelingen vanuit de leasebranche van soortgelijke concepten op gelijke voet behandelen.

Op basis van onze voorlopige bevindingen in het kader van dat programma 'Filevermindering op korte termijn' kom ik echter niet tot de conclusie dat de kosten van de kaart of van het vervoer met die kaart een grote belemmering vormen voor de toepassing ervan. Bovendien bewijst de belangstelling voor dit concept dat bedrijven dit ook zonder tegemoetkoming economisch aantrekkelijk vinden. Een stimulering langs deze weg lijkt dus niet zinvol.

Daarom zal ik geen verzoek richten aan mijn ambtgenoot van Financiën om 20% van de kosten terug te betalen. Wat wel voor verbetering vatbaar is, is de bekendheid van de betreffende mobiliteitskaarten in het algemeen, en de mogelijkheden die de verschillende concepten bieden. De komende maanden zal dan ook in overleg met betrokkenen worden bezien welke mogelijkheden er zijn om dit soort mobiliteitskaarten in het algemeen te bevorderen zonder een voorkeur uit spreken voor een van de huidige of toekomstige concepten.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs